2024/2549

1.10.2024 г.

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2024/2549 НА КОМИСИЯТА

от 29 ноември 2023 година

относно държавна помощ SA.57543 и SA.58342 (2020/NN) (ex 2020/N), приведена в действие от Кралство Дания и Кралство Швеция в полза на Scandinavian Airlines System AB

(нотифицирано под номер C(2023) 8356)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по-горе разпоредби ([1]) и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С електронни уведомления от 11 август 2020 г. след контакти, предхождащи уведомленията ([2]), Кралство Дания („Дания“) и Кралство Швеция („Швеция“) уведомиха Комисията за своите планове да участват в рекапитализацията („мярката“) на Scandinavian Airlines System AB („SAS“).

(2) Дания и Швеция уведомиха за мярката съгласно член 107, параграф 3, буква б) от Договора за функционирането на Европейския съюз („ДФЕС“), както е тълкуван в раздел 3.11 на Временната рамка за мерки за държавна помощ в подкрепа на икономиката в условията на сегашния епидемичен взрив от COVID-19 („временната рамка“) ([3]).

(3) Мярката включваше два инструмента за рекапитализация:

— записването от Дания и Швеция на държавни хибридни облигации („хибридния капиталов инструмент“); и

— записването от тези две държави членки на нови обикновени акции („капиталовия инструмент“).

(4) Общият максимален размер на мярката съгласно уведомлението, изпратено от Дания и Швеция на 11 август 2020 г., беше приблизително 11 милиарда шведски крони (1,069 милиарда евро) ([4]), от които приблизително 6 милиарда шведски крони трябваше да бъдат осигурени от Дания и 5 милиарда шведски крони — от Швеция.

([1]) ОВ C 250, 14.7.2023 г., стр. 11.

([2]) Дания и Швеция подадоха проект на формуляр за уведомление на 12 юни 2020 г. След неофициален обмен на информация с Комисията Дания и Швеция предоставиха допълнителна информация на 16 юни 2020 г. Комисията изпрати на Дания и Швеция искания за информация на 16, 19, 23 и 30 юни 2020 г., на които Дания и Швеция отговориха на 18, 22 и 23 юни 2020 г. и на 2 юли 2020 г. Комисията изпрати допълнителни искания за информация на 2, 6 и 10 юли 2020 г., на които Дания и Швеция отговориха на 3, 13, 13 и 23 юли 2020 г. Дания и Швеция предоставиха допълнителна информация на 24, 27, 30 и 31 юли 2020 г. и на 1 и 2 август 2020 г.

([3]) Съобщение на Комисията — Временна рамка за мерки за държавна помощ в подкрепа на икономиката в условията на сегашния епидемичен взрив от COVID-19 (ОВ C 91 I, 20.3.2020 г., стр. 1), изменено със съобщения на Комисията C(2020) 2215 (ОВ C 112 I, 4.4.2020 г., стр. 1), C(2020) 3156 (ОВ C 164, 13.5.2020 г., стр. 35), и C(2020) 4509 (ОВ C 218, 2.7.2020 г., стр. 3). След приемането на първоначалното решение временната рамка беше изменена със съобщения на Комисията C(2020) 7127 (ОВ C 340 I, 13.10.2020 г., стр. 1), C(2021) 564 (ОВ C 34, 1.2.2021 г., стр. 6), C(2021) 8442 (ОВ C 473, 24.11.2021 г., стр. 1) и C(2022) 7902 (ОВ C 423, 7.11.2022 г., стр. 9).

([4]) Когато се посочва мярката във вида ѝ от уведомлението, изпратено на 11 август 2020 г., е използван обменният курс от 14 август 2020 г. за превръщането на помощта от шведски крони в евро.

(5) Освен това в плана за рекапитализация се предвижда и участието на частни инвеститори в размер на 3,75 милиарда шведски крони. За тази цел SAS, наред с другото, сключи споразумения с притежателите на някои съществуващи хибридни облигации и с притежателите на определени облигации съответно за преобразуването на тези хибридни облигации в нови обикновени акции и за преобразуването на облигациите или в нови търговски хибридни облигации, или в нови обикновени акции.

(6) На 17 август 2020 г. Комисията прие решение, с което реши да не повдига възражения срещу мярката на основание, че тя бе счетена за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС („първоначалното решение“) ([5]).

(7) Дания и Швеция предоставиха помощта на SAS на 26 октомври 2020 г. Дания и Швеция в крайна сметка изплатиха помощ в размер на приблизително 9,54 милиарда шведски крони (907 милиона евро), която следователно беше по-малка от предвидените в уведомлението 11 милиарда шведски крони и беше одобрена от Комисията в първоначалното решение (вж. съображение 4).

(8) На 4 май 2021 г. Ryanair DAC („Ryanair“) подаде иск за отмяна на първоначалното решение. В своето решение от 10 май 2023 г. по дело T-238/21 („решението SAS II“) Общият съд отмени първоначалното решение заради нарушение на точки 61 и 62 от временната рамка ([6]). Общият съд счете, че Комисията не е изискала включването на механизъм за поетапно увеличаване или на алтернативен механизъм по отношение на капиталовия инструмент в противоречие с изискванията, посочени в тези разпоредби на временната рамка.

(9) След отмяната на първоначалното решение Комисията поиска допълнителна информация от Дания и Швеция на 8, 13 и 15 юни 2023 г. Дания и Швеция отговориха съответно на 12, 15 и 16 юни 2023 г.

(10) С писмо от 4 юли 2023 г. Комисията уведоми Швеция и Дания, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, по отношение на помощта („решението за откриване на процедурата“).

(11) Решението за откриване на процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ([7]). Комисията прикани заинтересованите страни да представят своите мнения.

(12) Дания и Швеция представиха съвместно своите мнения относно решението за откриване на процедурата на 19 юли 2023 г.

(13) Комисията също така получи мнения от две заинтересовани страни, а именно от SAS и Ryanair, съответно на 10 август 2023 г. и на 14 август 2023 г. На 23 август 2023 г. Комисията препрати тези мнения на Дания и Швеция. С писма от 25 септември 2023 г. Дания и Швеция предоставиха на Комисията съвместен отговор на мненията, предоставени от Ryanair.

(14) На 2 октомври 2023 г. Комисията изпрати искане за информация на Дания и Швеция. Двете държави членки отговориха на това искане на няколко етапа на 6, 11, 12, 13, 16, 19 и 23 октомври 2023 г. Комисията също така изпрати искания за информация: на 16 октомври 2023 г., на които Дания и Швеция отговориха на 24, 26 и 31 октомври 2023 г.; на 9 ноември 2023 г., на които Дания и Швеция отговориха на 14 ноември 2023 г., и на 14 ноември 2023 г., на които Дания и Швеция отговориха на 20 и 21 ноември 2023 г.

(15) С писма съответно от 24 и 17 октомври 2023 г. Дания и Швеция по изключение се съгласиха да се откажат от правата си, произтичащи от член 342 от ДФЕС, във връзка с член 3 от Регламент № 1/1958 ([8]), и това решение да бъде прието и нотифицирано на английски език.

([5]) Решение C(2020) 5750 final на Комисията от 17 август 2020 г. относно държавните помощи SA.57543 (2020/N) — Дания и SA.58342 (2020/N) — Швеция — рекапитализация на SAS AB в контекста на пандемията от COVID-19 (ОВ C 50, 12.2.2021 г., стр. 1). На 23 август 2020 г. Комисията прие коригиращо решение за изменение на първоначалното решение.

([6]) Решение на Общия съд от 10 май 2023 г., *Ryanair/Комисия (SAS II; COVID-19)*, T-238/21, ECLI:EU:T:2023:247.

([7]) Срв. бележка под линия 1.

([8]) Регламент № 1 за определяне на езиковия режим на Европейската икономическа общност (ОВ 17, 6.10.1958 г., стр. 385), ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj).

2. **ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА**

(16) В следващите раздели мярката и нейният контекст са описани към момента, когато тя е била предоставена — на 26 октомври 2020 г. Оценката на мярката след отмяната на първоначалното решение от Общия съд (вж. съображение 8) трябва да се основава на фактите и елементите, които са били налице по времето на предоставяне на помощта.

2.1. **Цел на мярката**

(17) Мярката имаше за цел да се възстановят собственият капитал и ликвидността на SAS в извънредната ситуация, причинена от пандемията от COVID-19.

(18) Мярката беше част от цялостен пакет от мерки, приети от Дания и Швеция, които имаха за цел да гарантират, че на пазара ще остане налична достатъчна ликвидност, и да противодействат на недостига на ликвидност, пред който бяха изправени предприятията поради избухването на пандемията. Този пакет от мерки също така имаше за цел да гарантира, че смущенията, причинени от пандемията, няма да подкопаят жизнеспособността на предприятията, и че ще бъде запазена непрекъснатостта на икономическата дейност по време на пандемията и след нея.

2.1.1. *Противоепидемичните мерки, приети от Дания и Швеция в отговор на пандемията от COVID-19*

(19) На 11 март 2020 г. Световната здравна организация определи коронавирусната болест от 2019 г. (COVID-19) като пандемия. Рискът за общественото здраве, произтичащ от липсата на терапевтични средства или на ваксини срещу новия тежък остър респираторен синдром коронавирус клейд 2, беше определящ за извънредния характер на тези обстоятелства. Бързото разпространението доведе до огромни последици както по отношение на фаталния изход във високорисковите групи, така и по отношение на икономическите и обществените сътресения.

(20) За да ограничат разпространението на COVID-19, държавите членки, включително Дания и Швеция, приеха широкомащабни противоепидемичния мерки, като изискванията да се работи дистанционно от вкъщи и да се избягват публични събирания, затварянето на несъществени бизнеси и въвеждането на вечерен час. Освен това Дания и Швеция, както и другите държави членки, драстично ограничиха движенията и пътуванията в рамките на техните територии, както и до и от чужди държави, като приеха ограничения за пътуване и общи санитарни мерки (например забрана на полети, карантина или изисквания за отрицателен тест за коронавирус).

(21) Що се отнася до Дания, Датското министерство на външните работи на 13 март 2020 г. посъветва своите граждани и жители да избягват всички несъществени пътувания до всички държави. В същия ден датските органи затвориха границите си и наложиха временна забрана за влизане в Дания. Тези ограничения се прилагаха за повечето чужди държави до 26 юни 2020 г. ([9]), датата, на която Дания отмени ограниченията за пътуване до държавите членки и държавите от Шенген, с някои изключения ([10]). Въпреки премахването на тези ограничения Дания продължи да следи ежеседмичното развитие на епидемиологичния риск във всички чужди държави, включително в другите държави членки, и съответно да актуализира препоръките си за пътуване извън Дания. В допълнение частичното премахване на ограниченията от 26 юни 2020 г. беше въпреки това придружено от шестдневно правило, при което от чужденците, пътуващи с развлекателна цел, се изискваше да влизат в Дания само ако са резервирали ваканционен престой за най-малко шест нощувки. Това правило засегна чуждестранния туризъм в Дания, тъй като през лятото на 2019 г. 70 % от чуждестранните туристи, влизащи в държавата, са стояли по-малко от шест дни.

([9]) На 29 май 2020 г. Дания беше започнала да премахва ограниченията за пътуване до Германия, Исландия и Норвегия, като това облекчение влезе в сила, считано от 15 юни 2020 г.

([10]) Изключенията засягаха Обединеното кралство, Швеция, Португалия, Румъния, Малта и Ирландия. Вж. на следния адрес: https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/ny-model-for-rejsevejledningerne-for-europa-traeder-i-kraft?publisherId=2012662&releaseId=13596062 (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

(22) По-късно Дания установи повишаване на епидемиологичния риск в целия Съюз от септември 2020 г. нататък. Дания въведе ограничения за пътуванията до Франция и Хърватия на 31 август 2020 г. поради скока на случаите на заразяване с COVID-19 в тези държави ([11]). Тя наложи подобни ограничения за пътуванията до Чешката република на 11 септември 2020 г. ([12]) и до Австрия, Унгария, Нидерландия, Португалия и Швейцария седмица по-късно ([13]). Дания продължи да добавя държави членки към списъка си с високорискови държави въз основа на ежеседмичното си наблюдение на епидемичната обстановка по света, като на 25 септември 2020 г. наложи ограничения за Исландия, Ирландия, Обединеното кралство и Словения ([14]); за Словакия и Сан Марино — на 3 октомври 2020 г. ([15]); за няколко региона на Швеция — на 9 октомври 2020 г. ([16]); за България, Италия, Литва и Полша — на 16 октомври 2020 г. ([17]); и за Кипър, Латвия и Германия — на 23 октомври 2020 г. ([18]) В резултат на това към 26 октомври 2020 г. Дания вече беше въвела ограничения за пътуване за 24 държави членки, както и за всички трети държави, с оглед на появата на втора вълна на пандемията от COVID-19 ([19]).

(23) Швеция, на свой ред, въведе подобни ограничения за пътуване. На 14 март 2020 г. шведските органи посъветваха своите граждани и жители да избягват неналожителните пътувания до всички държави. Този съвет беше прилаган до 17 юни 2020 г. преди постепенното му отменяне по отношение на пътуванията до и от други държави членки ([20]). Освен това Швеция наложи временна забрана за влизането на всички чужденци в Съюза през Швеция в периода 19 март 2020 г. — 31 август 2020 г. След 17 юни 2020 г., подобно на Дания, Швеция продължи редовно да следи развитието на епидемичната обстановка във всички чужди държави, като издаде нови препоръки да не се пътува до всички държави, в които съществува висок риск от заразяване с COVID-19. След постепенно премахване на ограниченията за пътуване за определени държави членки в периода между юли и септември 2020 г. Швеция от 22 октомври 2020 г. също отново въведе ограничения за пътуванията с оглед на появата на втора вълна на пандемията от COVID-19 ([21]).

(24) Като цяло коронавирусната пандемия представляваше силно сътресение за световната икономика и икономиките на Съюза, включително тези на Дания и Швеция, с тежки икономически и социални последици. Икономическата дейност в Съюза претърпя драматичен спад през първата половина на годината и се съживи само частично през лятото на 2020 г. с постепенното премахване на противоепидемичните мерки. Новата вълна на пандемията през септември 2020 г. обаче доведе до още смущения, тъй като националните органи въведоха нови мерки в областта на общественото здраве, за да се ограничи нейното разпространение. Комисията изчисли в своята Икономическа прогноза от есента на 2020 г., че икономиката на еврозоната ще се свие със 7,8 % през 2020 г. За 2021 и 2022 г. Комисията предупреди, че въпреки че е прогнозирала икономически растеж съответно от 4,2 % и 3 %, тези прогнози са били изложени на изключително голяма несигурност и на рискове в контекста на COVID-19 ([22]).

(25) В резултат на това Дания и Швеция счетоха, че пандемията от COVID-19 и свързаните с нея противоепидемични мерки, които те и много други държави приеха, сериозно са засегнали реалната икономика и по-специално предприятия като SAS.

([11]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).
([12]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).
([13]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-arrivals-from-another-five-european-countries/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).
([14]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-nationals-of-another-four-countries-from-sept-26/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).
([15]) https://www.schengenvisainfo.com/news/arrivals-from-slovakia-san-marino-to-be-quarantined-in-denmark-from-october-3/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).
([16]) https://www.schengenvisainfo.com/news/covid-19-denmark-advises-citizens-to-avoid-travel-to-eight-swedish-regions/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).
([17]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-discourages-its-citizens-from-travelling-to-bulgaria-italy-lithuania-poland/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).
([18]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).
([19]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).
([20]) От 17 юни 2020 г. Швеция отмени съвета да не се пътува до Белгия, Хърватия, Франция, Гърция, Унгария, Исландия, Италия, Люксембург, Монако, Португалия, Сан Марино, Испания, Швейцария и Ватикана; от 15 юли 2020 г. тя отмени съвета за пътуванията до Андора, Германия и Полша, а от 29 юли 2020 г. — за пътуванията до Дания, Норвегия и Чехия.
([21]) https://www.schengenvisainfo.com/news/sweden-extends-its-temporary-entry-ban-until-december-22/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).
([22]) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/bg/ip_20_2021 (последно посетен на 28 ноември 2023 г.). Тези прогнози се основават на информация, събрана до 22 октомври 2020 г.

2.1.2. *Въздействието на пандемията от COVID-19 и свързаните с нея противоепидемични мерки върху дейностите на SAS*

(26) Пандемията от COVID-19 и свързаните с нея противоепидемични мерки, приети в световен мащаб, включително от Дания и Швеция, доведоха до спирането на повечето от дейностите по въздушни превози на авиокомпании като SAS.

(27) През 2019 г. авиокомпанията SAS е превозила общо близо 30 милиона пътници ([23]) при среден коефициент на запълване на самолетите с пътници от 75,2 % ([24]). Тази цифра е само малко по-малка от броя на пътниците през 2018 г. (– 1,1 %). SAS регистрира подобен малък спад и през 2019 г. в сравнение с 2018 г. по някои ключови показатели за ефективност, като разполагаемите креслокилометри — „ASK“ ([25]) (– 0,8 %) и приходите на пътникокилометър — „RPK“ ([26]) (– 1,4 %).

(28) В периода декември 2019 г. — февруари 2020 г., тоест малко преди Световната здравна организация да обяви COVID-19 за пандемия, тези ключови показатели за ефективност на SAS се подобряваха ([27]). Дружеството регистрира значително увеличение на броя на превозените пътници в сравнение с периода декември 2018 г. — февруари 2019 г. ([28]), на своите разполагаеми креслокилометри — ASK ([29]) и на приходите си на пътникокилометър — RPK ([30]).

(29) През март 2020 г. обаче, след приемането на първите противоепидемични мерки (съображения 21 и 23), SAS загуби приблизително 60 % от своите пътници в сравнение с март 2019 г. и неговите RPK спаднаха с 62 % ([31]). До юни 2020 г. SAS отмени почти всичките си международни полети, като ограничи дейностите си до няколко вътрешни маршрута в Швеция и Норвегия, отчитайки спад на пътниците с повече от 95 % (през април 2020 г.) и 93 % (през май 2020 г.) в сравнение със същите периоди през 2019 г. SAS трябваше да заземи по-голямата част от своя флот, съставен от повече от 150 самолета, като запази в действие само 15 от тях ([32]).

([23]) Вж. Годишния доклад за устойчивостта на SAS за финансовата 2019 г. (стр. 44), на разположение на следния адрес: https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (последно посетен на 28 ноември 2023 г.). В този доклад 2019 г. отговаря на финансовата година на SAS, т.е. ноември 2018 г. — октомври 2019 г.

([24]) Коефициентът на затоварване с пътници е секторен показател за авиокомпаниите, с който се измерва каква част от капацитета на авиокомпанията за превоз на пътници се използва. Той е важен показател за оценка на способността на една авиокомпания да запълни капацитета на въздухоплавателното средство, което използва, въпреки че при този показател може да не се вземат предвид ценообразуването и рентабилността, при които се продава този капацитет.

([25]) Разполагаемите креслокилометри (ASK) са показател, с който се измерва капацитетът на самолета, който е наличен за генериране на приходи. Той се отнася до това колко креслокилометри са налични и могат да бъдат закупени в дадена авиокомпания. Креслокилометрите се изчисляват, като броят на километрите, които даден самолет ще измине по даден маршрут, се умножи по броя на наличните места в този самолет. ASK може да се използва, за да се оцени доколко една авиокомпания е ефективна при генерирането на приходи от наличните места за клиентите. По този показател авиокомпанията работи под капацитета си, ако не са продадени всички места в самолета.

([26]) Приходите на пътникокилометър (RPK) се изчисляват, като броят на пътниците, които заплащат своя превоз, се умножи по изминатото разстояние. Например самолет със 100 пътници, който прелита 250 километра, генерира 25 000 RPK.

([27]) COVID-19 започна да се разпространява значително по света от февруари 2020 г. Още през този месец авиокомпанията SAS отбеляза известно свиване на търсенето по някои от маршрутите, по които извършва полети, по-специално по междуконтиненталните маршрути (извън Съюза) и маршрутите до и от Италия. Въпреки тези първи ясни признаци на пандемията SAS регистрира по-голям брой превозени пътници през февруари 2020 г. в сравнение със същия месец през 2019 г.

([28]) По-конкретно през декември 2019 г. SAS регистрира общо увеличение с 2,1 % на превозените пътници в сравнение със същия месец през 2018 г. (вж. https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/nearly-2-million-passengers-traveled-with-sas-in-december/); с 3,2 % през януари 2020 г. в сравнение със същия месец през 2019 г. (вж. https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/1-9-million-passengers-traveled-with-sas-in-january/); и с почти 4 % през февруари 2020 г. спрямо същия месец през 2019 г. (https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---february-2020/) (всички последно посетени на 28 ноември 2023 г.).

([29]) SAS увеличи предлагането си по отношение на ASK с 0,9 % през декември 2019 г., с 1,9 % през януари 2020 г. и с 1,5 % през февруари 2020 г. в сравнение съответно с декември 2018 г., януари 2019 г. и февруари 2019 г.

([30]) SAS увеличи своите RPK с 2,6 % през декември 2019 г., с 2,8 % през януари 2020 г. и с 0,5 % през февруари 2020 г. в сравнение със същия период през предходната година.

([31]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---march-2020/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([32]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---may-2020/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

(30) Въпреки относителното и постепенно премахване на ограниченията за пътуване в рамките на Съюза през лятото на 2020 г. данните за въздушното движение на SAS не отбелязаха почти никакво подобрение в периода юни — септември 2020 г. В сравнение с предходната година SAS отбеляза намаление на капацитета между 73 % (през септември 2020 г.) и 91 % (през юни 2020 г.) и спад в общия брой на превозените пътници между 74 % (през август 2020 г.) и 86 % (през юни 2020 г.) ([33]). През октомври 2020 г., след появата на втората вълна на пандемията от COVID-19, SAS продължи да извършва полети в среда на силно ограничено търсене, като броят на превозените пътници беше приблизително 20 % от този през октомври 2019 г. ([34]).

(31) Към момента на предоставянето на мярката Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (Евроконтрол) прогнозира според своя най-оптимистичен сценарий, че въз основа на данните, събрани между януари и октомври 2020 г., секторът на въздухоплаването няма да се възстанови до нивата от 2019 г. преди 2024 г. ([35]) На 6 октомври 2020 г. Международният съвет на летищата в Европа излезе с подобна прогноза, като предвиди, че европейското въздушно движение е малко вероятно да се възстанови до нивата от 2019 г. преди 2024 или 2025 г., както и че съществува изключителна несигурност по отношение на неговото развитие през 2021 г. ([36])

(32) Значителната загуба на търсене, претърпяна от SAS поради последиците от пандемията от COVID-19, противоепидемичните мерки и значителната несигурност по отношение на перспективите на сектора на въздухоплаването в краткосрочен и средносрочен план, сериозно засегна финансовото състояние на дружеството.

2.1.3. *Капитал и необходима ликвидност на SAS за справяне с последиците от пандемията от COVID-19*

(33) Според Дания и Швеция SAS е претърпяло значителни загуби след избухването на пандемията от COVID-19 и приемането на противоепидемичните мерки, описани в раздел 2.1.1. При предоставянето на мярката очакванията са били SAS да понесе допълнителни загуби. В резултат на това дружеството се е нуждаело от подкрепа за осигуряването на собствен капитал и на ликвидност под формата на рекапитализация, за да се справи с финансовите си затруднения.

(34) Според Дания и Швеция SAS е имало нужда от тази подкрепа въпреки няколкото инициативи за икономия на разходи, които е предприело, за да смекчи загубите си, и държавната помощ, която е получило преди това в условията на пандемията от COVID-19.

2.1.3.1. Инициативи за намаляване на разходите, предприети от SAS за смекчаване на въздействието на пандемията от COVID-19

(35) От 3 март 2020 г., малко след избухването на пандемията от COVID-19 в Европа, SAS обяви, че незабавно ще стартира няколко инициативи за намаляване на разходите, за да се справи с последиците от пандемията и намаленото равнище на търсене на услугите за въздушен транспорт ([37]). SAS временно преустанови полетите си до Хонконг от 5 март 2020 г. и освен това обяви намаляване на своите полети на къси разстояния през следващите месеци, за да компенсира във възможно най-голяма степен загубата на приходи чрез намаляване на свързаните с полетите разходи (за гориво, персонал, данъци и такси за въздухоплавателните средства и др.).

(36) На 12 март 2020 г., на заседанието на Съвета на директорите на SAS, SAS информира членовете на съвета, че е необходимо да се работи в две направления, за да се посрещнат последиците от пандемията от COVID-19 и влошаването на финансовото състояние на SAS.

(37) *Първо,* SAS посочи, че трябва да си осигури парични средства чрез спешно намаляване на разходите. Във връзка с това ръководството на SAS постигна споразумение за доброволно намаляване на заплатите на своите членове с 20 % с незабавно действие за период от три месеца. Успоредно с това SAS информира Съвета на директорите, че е започнало диалог с работническите синдикати за постигане на съгласие за временно намаляване на работното време с до 20 % (и съответно намаляване на заплащането) за период от три месеца за всички служители на SAS. Освен това от протокола от заседанието на съвета от 12 март 2020 г. става ясно, че SAS вече е започнало обсъждания с лизингодателите за временно отказване или отлагане на лизинга на въздухоплавателни средства и други активи. Предвид ниските равнища на резервации SAS също се зае да намали въздухоплавателните си услуги с 15-20 % през март и април

([33]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---june-2020/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).
([34]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---october-2020/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).
([35]) https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-11/eurocontrol-five-year-forecast-europe-2020-2024.pdf (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).
([36]) www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE_updated%20estimates%20of%20COVID19%20traffic%20revenue%20impacts_06.10.2020.pdf (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).
([37]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/update-on-covid-19/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

2020 г., като временно преустанови полетите си до Китай и Италия до 3 април 2020 г. и намали честотата на своите полети по повечето си дестинации. *Второ*, SAS информира Съвета на директорите, че работи по изготвянето на нов бизнес план, в който се вземат предвид въздействията на пандемията от COVID-19 и последиците от нея върху краткосрочната и дългосрочната търговска стратегия на SAS.

(38) На 15 март 2020 г. SAS обяви, че временно спира по-голямата част от полетите си, считано от 16 март 2020 г., поради развитието на пандемията от COVID-19 и приетите от Дания и Швеция противоепидемични мерки (вж. съображения 21 и 23). Освен това SAS обяви, че ще въведе временни работни съкращения по отношение на до 10 000 служители, което се равнява на 90 % от общата работна сила, веднага след като законодателен акт, който позволява временните съкращения, беше приет от Дания (на 15 март 2020 г.) и от Швеция (на 16 март 2020 г.) ([38]).

(39) На заседание на Съвета на директорите на 1 април 2020 г. SAS посочи, че по това време е извършвало едва 10 % от услугите си по въздушни превози в сравнение със същия период на предходната година. SAS също така посочи, че е определило за остатъка от 2020 г. няколко инициативи за намаляване на разходите с потенциал да се спестят 4,1 милиарда шведски крони. Освен това Съветът на директорите одобри сключването на споразумение за продажба и обратен лизинг на пет резервни двигателя за самолети, чийто ефект беше да донесе на SAS 45 милиона щатски долара в брой.

(40) На заседанието на Съвета на директорите от 15 април 2020 г. SAS представи своя бизнес план, в който беше определена новата му търговска стратегия за справяне с пандемията от COVID-19 и с последиците от нея в краткосрочен и дългосрочен план.

(41) В бизнес плана на SAS по същество се предполагаше, че почти няма да има търсене на услуги за въздушен транспорт в периода април — юни 2020 г. поради ограниченията за пътуване ([39]). Пътниците ще възобновят пътуванията си едва в периода юли — октомври 2020 г. и то в ограничена степен ([40]). Тогава пътникопотокът ще се възстанови със стабилни темпове от ноември 2020 г., за да достигне през февруари 2022 г. 85 % от пътникопотока през 2019 г. След това нарастването на пътникопотока ще се забави поради дългосрочните промени в поведението, които се отнасят до пътуванията и са предизвикани от пандемията от COVID-19 (работа от вкъщи, по-малко бизнес конференции, нови модели на прекарване на свободното време и т.н.). В резултат на това SAS не очакваше да се върне към нивата си отпреди COVID-19 поне преди средата на 2023 г. Тази прогноза за търсенето беше основана на предпоставката, че няма да има допълнителни вълни на пандемията и никакви ограничения за пътуване след октомври 2020 г.

(42) При този сценарий SAS прогнозира загуба от 22 милиарда шведски крони за финансовите години 2020 и 2021 ([41]). За да смекчи тази загуба, дружеството предвиди в своя бизнес план да работи по три основни лоста: да адаптира предлагането си спрямо търсенето; да предприеме агресивно намаляване на разходите; и да управлява съкращенията.

(43) По отношение на първия лост (да адаптира предлагането си спрямо търсенето) плановете на SAS бяха да следи отблизо ежеседмично развитието на търсенето на услуги за въздушен транспорт в контекста на пандемията от COVID-19. SAS възнамеряваше да държи заземена извън експлоатация по-голямата част от флота си до юни 2020 г. и постепенно да увеличи броя на въздухоплавателните средства в експлоатация от юли 2020 г. в зависимост от резултатите от три основни показателя. С тези показатели се измерват съответно „възможността за пътувания“ (чрез анализ на правителствените ограничения за пътуване и корпоративните забрани, които са в сила в световен мащаб), „намерението за пътувания“ (например чрез измерване на данните за търсене или равнищата на резервации на уебсайтовете на SAS) и „действителните пътувания“ чрез измерване на броя на действително появилите се пътници, на превозените пътници и на класите на резервациите, отчетени от SAS). В по-дългосрочен план (а именно след октомври 2020 г.), когато се очакваше търсенето да се възстанови със стабилен темп, SAS щеше да концентрира услугите си върху най-печелившите маршрути (по-специално полетите на къси разстояния в рамките на Скандинавия и Европа) и за най-печелившите клиенти (бизнес категория), като същевременно намали капацитета и честотата на полетите, за да оптимизира максимално използването на самолетите. Дружеството също така планираше да замени повечето от настоящите си анализи, системи и инструменти с по-усъвършенствани продукти, за да подобри точността на показателите за движението и за резервациите, както и да преразгледа своите услуги на борда с цел отстраняване на разходите за „отпадъци“ (и намаляване на двойното обслужване на борда и др.).

([38]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-temporarily-halt-most-of-the-traffic/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.). Вж. също протокола от заседанието на Съвета на директорите на SAS от 16 март 2020 г. (приложение 40.1 от уведомлението).

([39]) По-малко от 8 % от пътниците, превозени от SAS през 2019 г.

([40]) SAS очакваше през октомври 2020 г. да достигне едва 30 % от превозените от него пътници през 2019 г.

([41]) Вж. бележка под линия 23. Финансовата година на SAS продължава от 1 ноември до 31 октомври.

(44) По отношение на втория лост (да предприеме агресивно намаляване на разходите) SAS предложи да извърши агресивно намаляване на разходите си, като се насочи към фиксираните разходи, с цел да постигне икономии в размер на 2,4 милиарда шведски крони до края на октомври 2020 г. и да спести допълнително 1 милиард шведски крони до края на март 2021 г. ([42]) SAS също така очакваше да намали разходите си след октомври 2020 г., като намали флота си, като постепенно премине към един тип въздухоплавателно средство, за да се постигне ефективност на разходите за поддръжка, и като отложи доставките на въздухоплавателни средства, за да запази парични средства в наличност, с цел допълнително спестяване на 1,1 милиарда шведски крони до 2024 г.

(45) По отношение на третия лост (управление на съкращенията) SAS предвиждаше да продължи да прибягва до големи временни съкращения в Швеция, Норвегия и Дания с цел икономии на общо 2 милиарда шведски крони до края на октомври 2020 г., последвани от допълнителни мерки за увеличаване на производителността в периода на възстановяване (а именно 25-процентно подобряване на производителността по отношение на охраняемите граници и 17-процентно по отношение на кабинния екипаж), за да се постигне допълнително намаляване на разходите в размер на 2 милиарда шведски крони. Успоредно с това SAS щеше да започне програма за съкращения, за да намали за постоянно общия си персонал с 30 % до края на октомври 2020 г. и допълнително да намали общите разходи с 1,6 милиарда шведски крони до март 2021 г. (чрез намаляване с една трета на персонала по отношение на общите разходи и с 50 % от персонала на клона, свързан с товарните превози; намаляване с 20 % на фиксираните разходи за ИТ; по-голямо възлагане на външни изпълнители на операции по обработка на товари и наземно обслужване; и намаляване на инвестициите в маркетинг, ИТ и продукти до строго необходимото за SAS).

(46) С тази програма за намаляване на разходите SAS имаше за цел да постигне общо намаление от 5,4 милиарда шведски крони през финансовите 2020 и 2021 г. (и допълнително намаляване на разходите с 4,5 милиарда шведски крони след 2021 г.).

(47) На заседанието на Съвета на директорите на 15 април 2020 г. Съветът на директорите обаче поиска от ръководството на SAS да определи в бизнес плана повече източници за намаляване на разходите.

(48) Поради това на заседанието на Съвета на директорите на 22 април 2020 г. SAS представи по-амбициозна програма за намаляване на разходите. По същество SAS предложи да се намалят допълнително външните разходи; да се увеличи броят на съкращенията (от 30 % на 40 % от общия персонал на SAS); и да се отложат повече доставки на въздухоплавателни средства. От протокола от това заседание е видно също, че SAS е проучвало възможността да продаде някои ключови активи, и по-специално своята програма за лоялност на клиентите Eurobonus, както и дейностите по обработка на товари и наземно обслужване. Що се отнася до програмата Eurobonus, SAS е направило равносметка на плюсовете и минусите на подобна продажба на активи и е заключило, че други варианти са по-подходящи от продажбата на активи ([43]). Що се отнася до продажбата на клона, свързан с товарните превози, SAS посочи, че нито един купувач не е проявил интерес да закупи част от клона, свързан с товарните превози, или целия клон ([44]), докато за услугите по наземно обслужване, […] (*).

(49) С този преразгледан бизнес план SAS имаше за цел да постигне намаление на разходите в размер на общо до 7,3 милиарда шведски крони през 2020 г. и 2021 г., като намали прогнозираните натрупани загуби от 22 милиарда шведски крони на 15 милиарда шведски крони до края на 2021 г.

(50) SAS прие този бизнес план на 24 април 2020 г. след одобрението на Съвета на директорите и продължи своите инициативи за намаляване на разходите по установените три основни лоста.

([42]) Тези намаления на разходите бяха насочени към разходите за персонал (чрез замразяване на назначенията на служители, намаляване на обученията) за общо над 800 милиона шведски крони; поддръжката на въздухоплавателните средства (чрез предоговаряне на споразуменията за мокър лизинг, отлагане на доставките на въздухоплавателни средства, намалена поддръжка и др.) за общо 1,3 милиарда шведски крони; и други разходи (спрени проекти, намалени разходи за несъществени дейности като маркетинг, консултанти, намалени разходи за ИТ и помещения) за общо 1,3 милиарда шведски крони.

([43]) Наред с други причини програмата Eurobonus на SAS е била важен източник на приходи за дружеството и стратегически актив за неговата търговска стратегия, насочена към специалните и редовните клиенти. SAS счете, че има други начини за генериране на парични средства от тази програма освен продажбата на активи, например чрез прехвърлянето на тази програма на отделно юридическо лице, за да може SAS да я използва като обезпечение в близко бъдеще за дългово финансиране, или чрез продажба на точки с отстъпка за лоялни клиенти, за да се генерират повече парични средства. За такова прехвърляне обаче биха били необходими няколко месеца, за да бъде то завършено, което е накарало SAS да счита, че подобно прехвърляне не може да представлява краткосрочно решение на финансовите затруднения, а само нещо, което може да бъде проучено в средносрочен план.

([44]) SAS не притежава собствени товарни въздухоплавателни средства, а използва за превоз на стоки товарното отделение на своите пътнически въздухоплавателни средства. Следователно потенциалните спедитори биха имали трудности да оптимизират потоците от стоки, тъй като те биха зависели от разписанието на пътническите полети на SAS, понеже полетите се извършват от SAS. Поради това единственият интерес, проявен от придобиващи дружества, се отнасяше до поглъщането на маркетинговите и търговските дейности, свързани с „капацитета на товарното отделение“ на SAS, но при условие че е налична значителна комисионна. Освен това предишните опити на SAS да продаде този клон се оказаха неуспешни. SAS е счело, че поради това е по-добре клонът да остане в рамките на групата, но със значително намаляване на персонала (- 50 %).

(*) Поверителна информация.

(51) Първо, що се отнася до операциите (съображение 43), SAS извършваше полети само по няколко вътрешни маршрута в Швеция, както и между Норвегия, Дания и Швеция, и също така осъществяваше някои репатриращи полети ([45]) и товарни полети ([46]) между април и юни 2020 г., като функционираше с по-малко от 10 % от капацитета си през април и май в сравнение със същия период през 2019 г. (съображение 29) ([47]). На 8 юни 2020 г., въз основа на окуражаващите резултати от най-новите мерки, свързани с търсенето (съображение 43) ([48]), SAS се подготви постепенно да увеличи броя на въздухоплавателните средства в експлоатация от 16, на 2 юни 2020 г., на 45 въздухоплавателни средства в средата на юли 2020 г., за да следва установената от него тенденция на увеличаване на движението ([49]). Полетната програма щеше да бъде съсредоточена най-вече върху вътрешните превози в Дания, Норвегия и Швеция и върху някои връзки с ключови европейски бизнес дестинации (Белгия, Германия, Нидерландия), както и върху засилването на връзките в рамките на Скандинавия. Например SAS изчисли, че за първата седмица на юли 2020 г. е планирало да предложи на пазара 34 % от общо предлагания си капацитет (изчислен като капацитет на наличните пасажерски места) до, от и в рамките на Скандинавия в сравнение със същата седмица през 2019 г., който капацитет авиокомпанията счете, че е в съответствие със средния капацитет, предлаган от конкурентите (28 %) ([50]). Увеличението на полетите през юни и юли 2020 г. донесе допълнителни приходи на SAS, като намали загубите му и му позволи да предвиди второ увеличаване на пуснатите в експлоатация въздухоплавателни средства през август 2020 г. за дестинации за отдих в Европа с оглед също така и на добрите резултати от най-новите измервания на развитието на търсенето. В тази връзка SAS прецени, че такова увеличение (което би довело до 45 % от капацитета, който авиокомпанията е предлагала на пазара за същия период през 2019 г.) е било в съответствие с предлаганото от конкурентите за август 2020 г. ([51]) Въпреки това, с увеличаването на броя на случаите на COVID в цяла Европа през септември и октомври 2020 г., SAS намали капацитета си доста под 40 % до края на октомври 2020 г.

(52) Второ, що се отнася до намаляването на постоянните разходи (съображение 44), SAS намали планираните си инвестиции, като отложи доставките на въздухоплавателни средства. SAS бързо започна диалог със своя доставчик на въздухоплавателни средства Airbus относно възможността за отсрочване на плащанията преди доставка, както и за отлагане на доставките на въздухоплавателни средства. По този начин SAS успя да постигне отсрочване на плащанията преди доставка в размер на [0-300] милиона щатски долара ([200-500] милиона шведски крони) през периода […] и да разсрочи доставката на четири […] от […] до […], четири […] от […] до […] и две […] от […] до […]. Швеция и Дания обаче обясниха, че SAS не е могло да анулира поръчки от […], без да поеме риска от […]. Освен това SAS отложи всичките […] доставки на наети въздухоплавателни средства с […] месеца и ускори процеса на продажба или на прекратяване на по-ранна дата на договорите за наем на […] ([52]), за да генерира парични средства по-рано. В допълнение SAS предоговори договорите с повече от 200 доставчици във всички области на извършваните от него дейности с цел да се премахнат всякакви променливи разходи в краткосрочен план; да се предоговорят фиксираните разходи в краткосрочен и дългосрочен план и да се подобрят условията за плащане. Тези предоговаряния позволиха на SAS да спести повече от 1,5 милиарда шведски крони от намаляване на разходите за оставащата част от 2020 г.

(53) Трето, по отношение на съкращенията (съображение (45) SAS обяви на 28 април 2020 г., че ще започне процеса на постоянно намаляване на размера на бъдещата си работна сила с до 5 000 позиции на пълен работен ден, повечето от които са със срок на предизвестие от шест месеца ([53]). Други мерки в трудовата област включваха намаляването на натрупаните часове извънреден труд и предоставянето на неплатен отпуск на определени служители.

([45]) SAS изпълни полети за репатриране от Бразилия, Пакистан, Колумбия, Гвинея, Перу и Турция.

([46]) По-специално, няколко полета между Стокхолм и Хонконг, при които бяха използвани празни пътнически въздухоплавателни средства за транспортиране на медицинско оборудване и фармацевтични продукти от Азия до Европа.

([47]) На 15 април 2020 г. SAS е извършвало 7,4 % от въздушните си услуги в сравнение с 2019 г. SAS прецени, въз основа на данни на Eurocontrol, че това е по-скоро в съответствие със средната оферта на сравними дружества (5,7 %), включваща извадка от 25 авиокомпании (Wideroe, Alitalia, Aer Lingus, KLM, Turkish Airlines, Iberia, Wizz Air, Lufthansa, Air France, LOT, Ryanair, Austrian airlines, EasyJet и др.) (Източник: Заседание на Съвета на директорите на SAS AB от 15 април, приложение 40.1 към уведомлението).

([48]) Показателите показваха частичното премахване на ограниченията за пътуване в Европа и в рамките на Скандинавия и предстоящото им пълно премахване в началото на лятото на 2020 г.; увеличение на продажбите с до 29 % в сравнение с предходната седмица и коефициент на рентабилност/затоварване с пътници, който е нараствал от началото на юни.

([49]) SAS отбеляза действителен обем на движението през юли 2020 г., който е по-висок от това, което дружеството е очаквало в своя бизнес план, приет на 24 април 2024 г.

([50]) SAS анализира публикувания седмичен капацитет, наред с други, на Norwegian, Lufthansa, Ryanair, Air France/KLM, Wizz Air, Wideroe, IAG Group, Finnair, EasyJet, Braathens Regional и Turkish Airlines.

([51]) SAS изчисли, че Wizz Air е било в процес на връщане към предлагане на пълния си капацитет през август 2020 г. в сравнение с август 2019 г.; Ryanair и Air France/KLM — до приблизително 65 %; Lufthansa — до по-малко от 40 %, а Finnair — до под 30 %.

([52]) 15 […], пет […] и един […].

([53]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-initiates-processes-to-reduce-the-size-of-its-future-workforce-due-to-lower-expected-demand-for-air-travel/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

(54) Като цяло SAS успя да намали променливите разходи с почти 40 % в сравнение с предходната година; да отложи доставките на 10 въздухоплавателни средства и да ускори постепенното извеждане от експлоатация на 21 въздухоплавателни средства; да предоговори повече от 200 договора с доставчици с цел подобряване на условията на плащане и намаляване на променливите разходи; и окончателно да приключи извършваните от него 5 000 съкращения до 26 октомври 2020 г.

(55) В допълнение към тези мерки за намаляване на разходите Дания и Швеция посочиха, че SAS е кандидатствало и е получило държавна помощ в контекста на пандемията от COVID-19 за намаляване на неговите загуби.

2.1.3.2. Държавна помощ, предоставена на SAS в контекста на пандемията от COVID-19

(56) Към момента на предоставянето на мярката SAS вече се ползваше от няколко мерки за държавна помощ и бяха предвидени и други мерки за държавна помощ.

(57) Първо, на 15 април 2020 г. ([54]) и 24 април 2020 г. ([55]) Комисията одобри държавна помощ в полза на SAS от Дания и Швеция под формата на държавни гаранции от до 90 % от револвиращ кредит в размер на 3,3 милиарда шведски крони (324 милиона евро). Тези мерки имаха за цел частично да компенсират авиокомпанията за пряко понесените вреди поради пандемията от COVID-19 и за тях беше изпратено уведомление от Дания и Швеция съгласно член 107, параграф 2, буква б) от ДФЕС.

(58) Второ, SAS също получи компенсация от Дания за своите фиксирани разходи по схемата, одобрена от Комисията на 8 април 2020 г. ([56]) В този контекст SAS получи 59 375 580 шведски крони за своето дъщерно дружество Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden ([57]); 21 126 457 шведски крони за наземни операции; и 11 135 382 шведски крони за операции, свързани с товарните превози (т.е. общо 91 637 419 шведски крони или 8,9 милиона евро).

(59) Трето, през август 2020 г. датските органи съобщиха предварителна оценка на потенциалната помощ, която SAS е можела да получи по две схеми в подкрепа на авиокомпании, за които е било изпратено предварително уведомление от Дания до Комисията по това време ([58]). Според тази оценка SAS би получила максимална сума от 800 000 EUR (приблизително 6 милиона датски крони) по първата схема и приблизително 4,7 милиона евро (35 милиона датски крони) по втората схема ([59]).

(60) И накрая, SAS получи компенсация за вреди, причинени от пандемията от COVID-19 от Норвегия по схемата, одобрена от Надзорния орган на ЕАСТ на 17 април 2020 г. по случай 85047 ([60]). Това обезщетение възлизаше на приблизително 10 милиона норвежки крони (932 723 евро) ([61]). Освен това, както беше посочено от Дания и Швеция, SAS сключи договор за обществена поръчка за услуги с норвежката държава. SAS беше изчислила, че плащанията по този договор възлизат приблизително на 500 милиона шведски крони (49 милиона евро).

([54]) Решение C(2020) 2416 final на Комисията от 15 април 2020 г. относно държавна помощ SA.56795 (2020/N) — Дания — Обезщетение за вредите, претърпени от SAS AB вследствие на пандемията от COVID-19 (ОВ C 220, 3.7.2020 г., стр. 1).

([55]) Решение C(2020) 2784 final на Комисията от 24 април 2020 г. относно държавна помощ SA.57061 (2020/N) — Швеция — обезщетение за вредите, претърпени от SAS SA вследствие на пандемията от COVID-19 (ОВ C 220, 3.7.2020 г., стр. 1).

([56]) Commission decision C(2020) 2294 final of 8 April 2020 on State aid case SA.56774 (2020/N) – Denmark – Compensation scheme to companies exposed to large turnover decline related to COVID-19 [Решение C(2020) 2294 final на Комисията от 8 април 2020 г. относно случай за държавна помощ SA.56774 (2020/N) – Дания – Схема за компенсиране на дружества, изложени на голям спад на оборота, свързан с COVID-19], ОВ C 144, 30.4.2020 г., стр. 1. Схемата беше одобрена съгласно член 107, параграф 2, буква б) от ДФЕС.

([57]) Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden е консорциум, притежаван от три дъщерни дружества на SAS (вж. също раздел 2.7).

([58]) Случай SA.58157 – COVID-19: помощ за датските летища и за авиокомпаниите, които кацат и излитат от Дания, и случай SA.58088 – COVID-19: обезщетение на авиокомпаниите по датските вътрешни линии за вреди, причинени от пандемията от COVID-19 (съответно въз основа на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС, както е тълкуван в раздел 3.1 от временната рамка, и член 107, параграф 2, буква б) от ДФЕС). Комисията одобри първата мярка в своето решение от 3 септември 2020 г. относно случай SA.58157 (ОВ C 7, 7.1.2021 г., стр. 4); що се отнася до втората мярка, Дания в крайна сметка изостави проекта си за отпускане на помощ по схемата по случай SA.58088 и оттегли уведомлението си на 14 октомври 2020 г.

([59]) В крайна сметка, SAS получи помощ по схемата само по случай SA.58157 в размер на 800 000 EUR. След като Дания изостави проекта си за предоставяне на помощ по случай SA.58088, SAS не се възползва от приблизително 4,7 милиона евро. Както помощта, получена по схемата по случай SA.58157, така и помощта, изчислена по случай SA.58088, обаче са взети предвид при оценката на пропорционалността (раздел 6.3.3).

([60]) https://www.eftasurv.int/state-aid/state-aid-register/covid-19-grant-scheme-undertakings-suffering-substantial-loss-turnover (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([61]) Приложен е обменният курс на InforEuro от август 2020 г.

2.1.3.3. Финансови нужди на SAS от собствен капитал и ликвидност

(61) В уведомлението си от 11 август 2020 г. датските и шведските органи обясниха, че предприетите мерки за смекчаване и държавната помощ, получена от SAS, са били недостатъчни за излизане от тежкото му финансово състояние в резултат на пандемията от COVID-19 и свързаните с нея противоепидемични мерки.

(62) Бизнес планът на SAS показа, че въпреки приетите мерки за смекчаване и получената държавна подкрепа, SAS очакваше да натрупа загуба от приблизително 15 милиарда шведски крони през 2020 г. и 2021 г. SAS очакваше да изчерпи ликвидността си до края на октомври 2020 г. и да приключи финансовата си 2020 г. с отрицателен собствен капитал от почти 11 милиарда шведски крони.

(63) Дания и Швеция също така обясниха, че според Междинния доклад на SAS за второто тримесечие на 2020 г. коефициентът дълг/собствен капитал ([62]) на SAS беше отрицателен в края на април 2020 г. (– 459,4). Освен това финансовата готовност на SAS намаля от 32 % на 26 %, като почти достигна минималния праг от 25 %, изискван от Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета ([63]). Собственият капитал беше станал отрицателен — от 5,4 милиарда шведски крони през април 2019 г. до минус 65 милиона шведски крони през април 2020 г. Между май и юли 2020 г. приходите на SAS продължиха да спадат с повече от 80 % в сравнение със същия период през 2019 г. Намалението на оперативните разходи (-67 % в сравнение със същия период през 2019 г.), в резултат на по-ниското търсене и на мерките за смекчаване, предприети от SAS, не компенсира този спад в приходите ([64]).

(64) Като цяло SAS е продължило да понася загуби през целия юли 2020 г., като е натрупало загуби в размер на почти 6 милиарда шведски крони от началото на пандемията от COVID-19. Собственият капитал на SAS също е продължил да намалява с отчетена отрицателна капиталова позиция от над 1 милиард шведски крони на 31 юли 2020 г. ([65]) Влошаването на финансовото състояние на SAS продължи в периода август — октомври 2020 г. със 77 % спад в приходите в сравнение с предходната година ([66]).

(65) Дания и Швеция потвърдиха в уведомлението си от 11 август 2020 г. с актуализирани данни (от юли 2020 г.), че до декември 2020 г. SAS се е очаквало да достигне отрицателен собствен капитал от 9,4 милиарда шведски крони и да изразходи наличната си ликвидност (която на 31 януари 2020 г. беше в размер на 6,598 милиарда шведски крони) до декември 2020 г., ако не и по-рано ([67]). Тази констатация беше подкрепена от анализ на финансовото състояние на SAS, предоставен от агенцията за кредитен рейтинг Moody's от 10 юни 2020 г., в който Moody's е оценила, че SAS разполага с ликвидност за осъществяване на дейност само до края на годината ([68]).

(66) Според Дания и Швеция значително прекъсване на въздушния транспорт, като това, което би било причинено от потенциално изпадане в несъстоятелност или неизпълнение на задълженията за плащане от страна на SAS, би влошило значително положението на шведската и датската икономики, особено поради значението на SAS за икономиката на тези държави членки.

([62]) Коефициентът дълг/собствен капитал е финансов показател, който показва каква част от дадено дружество се притежава от кредитори в сравнение с това колко собствен капитал се държи от дружеството. С него се изчислява тежестта на общия дълг и финансовите пасиви спрямо общия собствен капитал. Колкото по-високо е коефициентът, толкова по-голям ливъридж има едно дружество. Дружествата с висок ливъридж носят по-голям риск от пропуснати плащания по погасяването на дълга, когато приходите намалеят. Те също така са по-малко способни да набират нов дълг. Отрицателният коефициент показва, че пасивите на дружеството надвишават неговите активи. В повечето случаи това би се считало за признак за висок риск и стимул за търсене на защита срещу изпадане в несъстоятелност.

([63]) Изискването за финансова готовност на SAS е да разполага по всяко време с парични средства в готовност в размер на поне 25 % от годишните фиксирани разходи. Дания и Швеция отбелязват, че това изискване за ликвидност произтича от Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj), съгласно който от авиокомпанията се изисква да поддържа финансова готовност, за да запази оперативния си лиценз.

([64]) https://www.sasgroup.net/investor-relations/financial-reports/interim-reports/continued-negative-impact-of-covid-19/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([65]) Вж. Междинния доклад на SAS за третото тримесечие на 2020 г., на разположение на: https://www.sasgroup.net/files/documents/financial-reports/Q3-2020/Q320-Presentation-2020-08-25.pdf (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([66]) https://www.sasgroup.net/investor-relations/financial-reports/interim-reports/full-year-financials-significantly-impacted-by-the-ongoing-pandemic/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([67]) Приложение 33 към уведомлението от датските и шведските органи.

([68]) Приложение 34.1 към уведомлението от датските и шведските органи.

2.1.4. *Ролята на SAS за датската и шведската икономика*

(67) Дания и Швеция първо се позоваха на основните услуги за превоз на пътници, извършвани от SAS до, от и в рамките на тези две държави членки.

(68) Що се отнася до Дания, датските органи обясниха, че SAS е изпълнявало 32 % от всички вътрешни и международни въздушни превози на пътници на Дания през 2019 г., като авиокомпанията е предлагала повече от 100 маршрута от, до и в рамките на Дания ([69]). Само през 2019 г. SAS е открила 12 нови линии от датските летища ([70]).

(69) На национално равнище, според датските органи, SAS е допринесла за 41 % от вътрешната свързаност на Дания през 2019 г. ([71]), осъществявайки полети от летищата в Олбор, Орхус, Билун, Борнхолм и Фарьорски острови. През 2019 г. SAS е осъществявала полети за връзка на Копенхаген с Билун, Орхус и Олбор, като е извършвала средно 250 вътрешни полета на месец, а до известна степен и полети за връзка с Фарьорските острови (с над 500 полета годишно), през цялата година и на редовни интервали. SAS е продължила да извършва свързващи полети по време на пандемията от COVID-19 между Копенхаген и Олбор, Орхус и Фарьорските острови, давайки възможност за осъществяването на важни пътувания в Дания в периода април — юни 2020 г. След юни 2020 г. SAS е извършвала между 100 и 200 полета месечно между тези дестинации ([72]).

(70) Що се отнася до международните дестинации, SAS е предлагала връзки до скандинавските държави ([73]) и до бизнес центровете в Съюза ([74]) и международните бизнес центрове (Ню Йорк, Чикаго, Вашингтон, Хонконг, Лондон, Женева, и т.н.) с редовна честота, обикновено през цялата година ([75]). Авиокомпания SAS е превозила около 10 милиона пътници до и от Дания през 2019 г., което представлява близо 30 % от общия брой на превозените международни пътници до и от Дания ([76]). В периода януари — септември 2020 г. SAS е продължила да бъде най-голямата авиокомпания по отношение на превозените пътници, все още с 30 % от общия брой на превозените международни пътници до и от Дания ([77]).

(71) Що се отнася до Швеция, шведските органи обясниха, че тъй като Швеция е разположена на голям и слабонаселен полуостров, географски разположен в периферните райони на Съюза, въздухоплаването е най-разпространеният вид транспорт за международни пътувания до и от държавата, като представлява около 70 % от всички международни пътувания. Според Шведската транспортна агенция на SAS са се дължали 49 % от въздушното движение по вътрешните линии в Швеция през 2019 г. по отношение на превозените пътници и една четвърт от международното въздушно движение, като авиокомпанията е предлагала повече от 150 линии от, до и в рамките на Швеция ([78]).

([69]) Според данните, събрани от датските органи от Trafikstyrelsen (Датския орган за гражданско въздухоплаване и железопътен транспорт) в отговор на искането за информация на Комисията от 2 октомври 2023 г., трите най-големи авиокомпании, осъществяващи полети от, до и в рамките на Дания (освен SAS) през 2019 г., са били Norwegian Air Shuttle (с 85 линии), Ryanair (48 линии) и EasyJet (16 линии). Авиокомпанията Norwegian Air Shuttle е осъществявала полети само по една вътрешна линия, докато Ryanair и EasyJet не са осъществявали полети по нито една.

([70]) Вж. годишния доклад и отчета за устойчивостта на SAS за финансовата 2019 г., стр. 8, на разположение на следния адрес: https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([71]) Според данните на Датския орган за гражданско въздухоплаване и железопътен транспорт през 2019 г. SAS е била най-голямата авиокомпания на национално равнище с 41 % от общия брой на превозени по вътрешните линии пътници, следвана от Norwegian Air Shuttle (29 %), Danish Air Transport (22 %), Air Alsie (4,5 %) и Dancopter (0,8 %).

([72]) Според Датския орган за гражданско въздухоплаване и железопътен транспорт SAS е останала най-голямата авиокомпания на национално равнище в периода януари — септември 2020 г. с 39 % от общия брой на превозените пътници по вътрешните линии в Дания, следвана от Danish Air Транспорт (28,5 %), Norwegian Air Shuttle (24 %) и Air Alsie (3,1 %).

([73]) През 2019 г. SAS е предлагала например между 600 и 700 полета на месец до Осло, както и до Стокхолм, повече от 300 полета на месец до Гьотеборг и Ставангер, и полети, свързващи Дания с Хелзинки, Олесун, Трондхайм и Берген.

([74]) През 2019 г. SAS е предлагала например повече от 100 полета на месец до Брюксел, Амстердам, Париж, Гданск, Хамбург, Франкфурт, Дюселдорф, Мюнхен, Вилнюс, Варшава и Милано.

([75]) Според Датския орган за гражданско въздухоплаване и железопътен транспорт и данни на SAS, авиокомпанията SAS е извършвала полети по около две трети от своите линии през цялата година (64 линии от 102 линии), включително до Ню Йорк, Чикаго, Вашингтон, Хонконг, Лондон и Женева, докато Norwegian Air Shuttle е извършвала полети по 29 линии през цялата година (от 85 линии), Ryanair — по 23 линии (от 48 линии) и EasyJet — по 11 линии през цялата година (от 16 линии).

([76]) Според данните от Датския орган за гражданско въздухоплаване и железопътен транспорт, SAS е била водещата авиокомпания по отношение на международно превозените пътници до и от Дания през 2019 г., следвана от Norwegian Air Shuttle (15 %), Ryanair (9 %), EasyJet (5 %) и KLM (4 %).

([77]) Според Датския орган за гражданско въздухоплаване и железопътен транспорт авиокомпанията SAS е превозила повече от 2 милиона пътници между януари и септември 2020 г., следвана от Norwegian Air Shuttle (11 % от общия брой международни пътници), Ryanair (10 %), KLM (5 %) и EasyJet (4,5 %).

([78]) Според данните на Шведската транспортна агенция SAS е било водещата авиокомпания за услуги за вътрешен пътнически въздушен транспорт с повече от 3 милиона превозени пътници, следвано от Braathens Regional (30 %), Norwegian Air Shuttle (18 %), LOT Polish airlines (0,8 %) и Amapola Flyg (0,7 %).

(72) На вътрешно равнище авиокомпанията SAS е извършвала полети от летища Стокхолм и Гьотеборг, като позволява прекачване на пътниците на летищата в Умеа, Люлео, Малмьо, Висбю, Йостершунд, Хелсингборг, Шелефтео, Сундсвал, Калмар, Йорншьолдсвик, Ронебю и Кируна, с повече от 150 полета на месец (за всяка дестинация) на редовни интервали през цялата година. По време на пандемията от COVID-19, между март и юни 2020 г., SAS е поддържала повечето от тези вътрешни връзки, давайки възможност за извършването на важни пътувания в рамките на Швеция. След юни 2020 г. SAS е отворила отново всички свои вътрешни маршрути със средно 50 полета на месец на дестинация ([79]). Що се отнася до международните дестинации ([80]), SAS е предлагала връзки до скандинавските държави ([81]), до други държави членки ([82]) и до международните бизнес центрове (Лос Анджелис, Санкт Петербург, Лондон, Цюрих и др.) на редовни интервали, през цялата година.

(73) Както Дания, така и Швеция също подчертаха специалния принос на SAS по време на пандемията от COVID-19 с извършваните от дружеството услуги за товарни превози и специални полети. Те подчертаха, че SAS е извършила приблизително 50 полета с над 800 тона медицински и фармацевтични продукти от Китай, доставяйки продуктите до Швеция и Дания, включително 600 тона лично защитно оборудване и над 40 милиона защитни маски за шведските и датските здравни служители. Освен това SAS е започнала чартърни полети за товарни превози за важни шведски и датски промишлени дружества, включително за превоза на компоненти за производство и резервни части, за да се осигури непрекъснатост на производствената верига, която беше прекъсната поради пандемията от COVID-19. Както бе посочено в съображение 51, SAS също така е извършила няколко полета за репатриране от държави като Бразилия и Пакистан за блокирани там шведски и датски граждани, в координация с шведските и датските органи.

(74) Дания и Швеция също обясниха, че SAS е важен работодател за тези държави членки. Те посочиха, че въпреки че SAS вече е извършила приблизително 5 000 съкращения, за да смекчи загубите си, в дружеството все още са наети приблизително 6 000 души към момента на предоставяне на мярката, чието съкращаване би влошило допълнително сериозното сътресение, причинено от пандемията от COVID-19, и би причинило сериозни социални трудности за икономиката на тези държави членки.

(75) И накрая, Дания и Швеция също така посочиха, че потенциалната неплатежоспособност или неизпълнение на задълженията от страна на SAS ще има косвен ефект върху голям брой доставчици (върху производители на въздухоплавателни средства и двигатели, доставчици на летищни и аеронавигационни услуги, доставчици на гориво, доставчици на кетъринг, доставчици на ИТ, доставчици на техническо обслужване, регионални партньори - производители, дружества, извършващи финансови услуги), за които SAS представлява важен клиент. В тази връзка Дания и Швеция посочиха, че покупките на SAS от доставчици в Швеция и Дания през 2019 г. са възлизали съответно на 4,2 милиарда шведски крони и на 3,9 милиарда шведски крони. По-общо казано, през 2019 г. SAS е допринесла пряко с 5,9 милиарда шведски крони за брутния вътрешен продукт на Швеция („БВП“), докато неговият косвен принос е възлизал на 4,7 милиарда шведски крони плюс предизвикани ефекти в размер на 6 милиарда шведски крони. Това представлява 30 % от общия принос на сектора на въздухоплаването към шведската икономика ([83]). SAS също е допринасяла с 3 милиарда датски крони годишно към БВП на Дания през 2019 г. ([84]) В тази връзка датските органи посочиха, че през 2020 г. 58 % от пътниците, превозени от SAS от и до Дания, са пътували по работа.

([79]) Според данни на Шведската транспортна агенция между януари и септември 2020 г. SAS е продължила да бъде най-голямата авиокомпания за вътрешни превози по отношение на превозените пътници, като на нея са се дължали 60 % от общото въздушно движение; Braathens Regional — за 20 %; Norwegian Air Shuttle — за 14 %, Air Leap —за 1,8 % и Amapola Flyg — за 1,8 %.

([80]) Според данните на Шведската транспортна агенция SAS е било водещата авиокомпания за услуги за международен въздушен пътнически транспорт от и до Швеция през 2019 г. с повече от 7 милиона превозени пътници, следвано от Norwegian Air Shuttle (18 %), Ryanair (8 %), Wizz Air (5,6 %) и Lufthansa (5 %). Между януари и септември 2020 г. делът на SAS от общия брой превозени международни пътници леко е намалял от 25 % на 23 %; Norwegian Air Shuttle е запазила втория най-висок дял — 13 % (вместо 18 % през 2019 г.). Делът на Ryanair е останал стабилен, докато дяловете на Wizz Air и Lufthansa са се увеличили съответно от 5,6 % на 7,2 % и от 5,1 % на 6,6 %.

([81]) През 2019 г. SAS е предлагала например повече от 600 полета на месец до Осло и Копенхаген и повече от 300 полета до Хелзинки; повече от 100 полета до Билун, Тампере, Турку и Вааза; и полети, свързващи Швеция с Орхус, Ставангер, Тромсьо, Трондхайм и Оулу.

([82]) През 2019 г. SAS е предлагала например повече от 100 полета на месец до Брюксел, Амстердам, Париж, Берлин, Франкфурт, Вилнюс и Талин.

([83]) Вж. доклада на Copenhagen Economics от април 2019 г., на разположение на следния адрес: https://www.copenhageneconomics.com/dyn/resources/Filelibrary/file/6/216/1562329592/sas-swedenreport.pdf (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([84]) Пак там. Докладът също така показва, че свързаността, създадена от SAS, допринася с 18,4 милиарда датски крони за брутния вътрешен продукт (БВП) на Дания.

(76) За да се избегнат тежките последици за техните икономики от неплатежоспособност или неизпълнение на задължението за плащане на SAS, Дания и Швеция счетоха, че няма други алтернативи на мярката, както беше посочено в уведомлението, изпратено от тези две държави членки.

2.1.5. *Липса на алтернативи на мярката за рекапитализация*

(77) Дания и Швеция обясниха в своето уведомление, че SAS не е намерила алтернативно финансиране за покриване на нуждите си от капитал и ликвидност, за които се отнася мярката, нито на пазара, нито в рамките на други мерки за помощ.

(78) Веднага след избухването на COVID-19 през март 2020 г. SAS се опита да сключи договор за механизъм за револвиращ кредит с група банки ([85]), което се оказа неуспешно без държавна подкрепа, тъй като банките не бяха готови да поемат необезпечен риск. Успоредно с това, шведските органи решиха да подкрепят сектора на въздухоплаването чрез схема, като предоставиха държавни гаранции на авиокомпаниите, които покриват 90 % от заемите, договорени с кредитни институции. Комисията одобри тази схема с решение, прието на 11 април 2020 г. по дело SA.56812 ([86]). SAS се опита да си осигури заем от кредитни институции, подкрепени от шведската държавна гаранция, но първите не пожелаха да предоставят частично необезпечен заем. С оглед на затрудненията на SAS шведските органи, заедно с датските органи, решиха да предоставят на SAS държавна гаранция, потенциално покриваща до 100 % от исканията от SAS механизъм за револвиращ кредит, в случай че кредитните институции при все това откажат да поемат 10-процентен риск по заема или счетат обезпеченията на SAS за недостатъчни, за да покрият собствения си риск. Комисията одобри тази помощ (съображение 57). Дания и Швеция посочиха, че с тази съвместна държавна гаранция SAS в крайна сметка е успяло да договори механизъм за револвиращ кредит, обезпечен на 90 % с държавните гаранции, но банките, предоставящи този кредит, са изискали значителни обезпечения за останалите 10 % от необезпечената част от кредита под формата на притежавани от SAS активи без тежести. Съгласно условията на споразумението за револвиращ кредит, сключено с тези банки, SAS предостави като обезпечение пакет от активи, свързани с въздухоплавателните средства, на обща стойност, която е два пъти по-голяма от необезпечената сума на револвиращия кредит, за която рискът от неизплащане е поет от банките (10 % от номиналния размер на заема), и отрицателен залог върху вътрешногруповите заеми и сметки на SAS ([87]).

(79) Освен това на 10 юни 2020 г. кредитният рейтинг на SAS беше понижен от две агенции за кредитен рейтинг. Агенцията Standard & Poor's понижи кредитния рейтинг на SAS от B+ на CCC ([88]) и задържа дружеството под кредитно наблюдение с отрицателни последици, което отразяваше „*висока вероятност за преструктуриране на дълга през следващите няколко седмици*“, тъй като позицията на ликвидност на SAS се беше влошила допълнително през предходните седмици и капиталовата структура на авиокомпанията изглеждаше неустойчива ([89]). Moody's понижи кредитния профил на SAS от B2 на Caa1 ([90]), което бе продиктувано от значителните парични средства, които SAS изразходва, за да поддържа дейността си, „*което прави неизбежна необходимостта от рекапитализация на SAS от неговите акционери*“ ([91]). Moody's счете, че „*брутният ливъридж на SAS“, измерен като коефициента дълг/печалба преди лихви, данъци и амортизация (EBITDA), е бил 4.6x през финансовата 2020 г., което оставя малък буфер срещу тежкия пазарен спад, предизвикан от коронавирусната пандемия*“ ([92]).

([85]) А именно […], […], […] и […].

([86]) Решение на Комисията от 11 април 2020 г. относно дело за държавна помощ SA.56812 (2020/N) — Швеция — COVID-19: схема за гарантиране на заеми в полза на авиокомпаниите (ОВ C 269, 14.8.2020 г., стр. 2).

([87]) Отрицателният залог е договор или клауза в договор за заем, която не позволява на кредитополучателя да заложи всички или определени активи на друг кредитор. С нея се гарантира, че първоначалният кредитор ще запази привилегиите си, ако кредитополучателят не изпълни задълженията си и активите му бъдат конфискувани.

([88]) Според рейтинговите скали на Standard & Poor's рейтинг CCC означава, че кредитният профил на дружеството в момента е уязвим и че изпълнението на финансовите задължения на дружеството зависи от наличието на благоприятни стопански, финансови и икономически условия. Вж. https://www.spglobal.com/ratings/en/about/intro-to-credit-ratings (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([89]) Вж. https://www.airfinancejournal.com/articles/3579433/s-and-p-downgrades-sas-on-debt-default-risk; https://www.marketscreener.com/quote/stock/S-P-GLOBAL-INC-27377749/news/S-P-Global-Scandinavian-Airline-SAS-AB-Downgraded-To-CCC-On-Potential-Debt-Restructuring-Rating-30751970/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([90]) Според рейтинговите скали на Moody's, рейтинг Caa означава, че задълженията се оценяват като лоши и кредитният риск по тях е голям. Вж. https://www.moodys.com/sites/products/productattachments/ap075378_1_1408_ki.pdf (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([91]) Приложение 34.1 към уведомлението от шведските и датските органи.

([92]) Коефициентът дълг/печалба преди лихви, данъци и амортизация (EBITDA) е коефициент на ливъридж, който измерва способността на дадено дружество да изплати поетите от него дългове. Обикновено използван от кредитните агенции, този коефициент определя вероятността от неизпълнение на емитирания дълг. Този коефициент е полезен, за да се определи колко години с печалба преди лихви, данъци и амортизация (EBITDA) ще са необходими за изплащането на целия дълг. Обикновено може да е тревожно, ако коефициентът е над 3, но това може да варира в зависимост от сектора. Вж. например https://www.investopedia.com/terms/l/leverageratio.asp (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

(80) Освен това Дания и Швеция обясниха, че мерките за държавна помощ, които SAS вече е получило, са или недостатъчни, или неподходящи за посрещане на неговите нужди от собствен капитал, тъй като са насочени към справяне само с непосредствения недостиг на ликвидност на SAS, а не към справяне с влошаването на капиталовата му структура в краткосрочен и дългосрочен план.

(81) Според Швеция и Дания револвиращият кредит, подкрепен с мярката за държавна гаранция (съображение 57), е имал само ефекта на ограничаване на скоростта на „изгаряне“ на оперативните парични средства на SAS ([93]) до 500—700 милиона шведски крони на месец до края на финансовата 2020 г. и поради това не е бил подходящ, за да се даде възможност на SAS да възстанови капиталовата си структура преди COVID-19 (и е бил недостатъчен, за да може дружеството да запази парични средства в наличност). Освен това, съгласно условията на споразумението за револвиращ кредит, SAS е трябвало да анулира револвиращия кредит (и да изплати всички неизплатени суми) веднага щом проучваният от Дания и Швеция план за рекапитализация бъде успешно изпълнен ([94]). Цялата друга помощ, получена от SAS, е имала за цел само да се покрият за кратък период от време някои оперативни разходи под формата на безвъзмездни средства или компенсации за задължения за извършване на обществена услуга (съображения 58—60) и не е спомогнала за преодоляване на значителните финансови затруднения на SAS и за осигуряване на неговата жизнеспособност.

(82) Дания и Швеция също така посочиха, че не е имало други съществуващи хоризонтални схеми за помощ, приети от тези две държави членки в контекста на пандемията от COVID-19, които биха могли да служат за справяне с финансовите затруднения на SAS, поради причините, посочени в **таблица 1** и **таблица 2**.

Таблица 1

Списък на съответните схеми за помощ, приети от Швеция в контекста на пандемията от COVID-19 в периода 1 март 2020 г. — 26 октомври 2020 г. ([95])

Схема за помощ	Описание на мярката	Обяснения на Швеция относно неадекватността/ недостатъчността на мярката
SA.56860 Схема за гарантиране на заеми за предприятия, засегнати от пандемията от COVID-19	С мярката беше предоставена помощ под формата на гаранции по заеми, които не надхвърлят 75 милиона шведски крони (приблизително 6,8 милиона евро) на дружество. Заеми с по-високи суми биха могли да бъдат разрешени в изключителни случаи, но само до максимум 250 милиона шведски крони (приблизително 22,7 милиона евро).	Максималният размер на помощта, който можеше да бъде предоставен по тази схема, беше недостатъчен, за да се гарантира жизнеспособността на SAS. SAS също така се нуждаеше от капитал, за да укрепи собствения си капитал и поради това не можеше да разчита изключително на заеми.
SA.56812 Схема за гарантиране на заеми за авиокомпании, засегнати от пандемията от COVID-19	С мярката беше предоставена помощ под формата на държавни гаранции за нови заеми на определени авиокомпании с шведски лиценз, за да се гарантира, че те имат достатъчна ликвидност.	SAS не можа да получи заем на пазара по тази схема за помощ (съображение 78).
SA.56972 Отстъпка в наема за наематели, засегнати от пандемията от COVID-19	Със схемата беше предоставена помощ (максимум 800 000 EUR) за покриване на отстъпки в наема, договорени от наемодатели и предприятия, извършващи дейност в областта на дълготрайните потребителски стоки (с изключение на интернет търговията), хотели, ресторанти и някои други дейности с акцент върху отношенията с клиентите в контекста на пандемията от COVID-19.	Схемата за помощ не беше подходяща за покриване на нуждите от ликвидни средства и капиталовите нужди на SAS и предоставената сума беше явно недостатъчна.

([93]) Скоростта, с която едно дружество изчерпва своите парични резерви или парични средства в брой при сценарий на генериране на загуби поради неговите оперативни дейности.

([94]) След предоставянето на мярката на 26 октомври 2020 г. SAS изплати изцяло револвиращия кредит на 29 октомври 2020 г. Срокът на действие на държавните гаранции на Швеция и Дания изтече по същото време.

([95]) Този списък включва само схемите за помощ, за които SAS може да изпълни изискванията за допустимост, за да се ползва от помощта.

Схема за помощ	Описание на мярката	Обяснения на Швеция относно неадекватността/ недостатъчността на мярката
SA.58822 Схема за компенсиране на предприятия, изправени пред загуби на оборот поради пандемията от COVID-19	С мярката беше предоставена помощ (до 800 000 EUR) за загубите, понесени от предприятията поради избухването на пандемията от COVID-19 и свързаните с нея ограничителни мерки през юни и юли 2020 г.	Схемата за помощ покриваше само загуба на оборот за ограничен период от време. Освен това размерът на предоставената помощ беше явно недостатъчен за посрещане на финансовите нужди на SAS.

Таблица 2

Списък на съответните схеми за помощ, приети от Дания в контекста на пандемията от COVID-19 в периода 1 март 2020 г. — 26 октомври 2020 г. ([96])

Схема за помощ	Описание на мярката	Обяснения на Дания относно неадекватността/ недостатъчността на мярката
SA.57027 Кредитно улеснение и отсрочване на плащането на ДДС и на данъци върху заплатите	С мярката беше предоставена помощ под формата както на отсрочени данъци, така и на кредитни улеснения за облекчаване на ликвидните ограничения за най-уязвимите предприятия, със специален акцент върху малките и средните предприятия (МСП), с общ бюджет от 130 милиона евро.	Мярката не беше подходяща за справяне с финансовото състояние на SAS, тъй като помощта покриваше само отсрочени данъци и кредитни улеснения. Освен това помощта беше предоставена главно на МСП и нейният размер бе ограничен.
SA.57932 Схема за компенсиране на предприятия, засегнати от затварянето на границите и ограниченията за пътуване	С мярката беше предоставена помощ на предприятията в секторите, свързани с пътуванията и туризма, които отговарят на определени условия за допустимост.	Максималният размер на помощта, който можеше да бъде отпуснат по схемата (8 милиона евро на дружество), беше недостатъчен, за да се гарантира жизнеспособността на SAS.

(83) Освен това Дания и Швеция обясниха, че финансирането под формата на увеличен дълг в никакъв случай няма да отговори на капиталовите нужди на SAS. Дружеството задължително трябваше да набере капитал, за да посрещне нуждите си от собствен капитал. В тази връзка Дания и Швеция обясниха, че мярката е разработена с цел да покрие възможно най-голяма част от капиталовите нужди на SAS от пазара, като привлече частни инвеститори и като поиска от съществуващите частни акционери на SAS да споделят тежестта на рекапитализацията с Дания и Швеция, както е допълнително обяснено в раздел 2.2.

(84) От протоколите от заседанията на Съвета на директорите на SAS, проведени през май и юни 2020 г., става ясно, че Дания и Швеция изрично изискват от SAS да поиска от частните инвеститори да споделят финансовата тежест от рекапитализацията („споделяне на тежестта“) като условие за участието на тези две държави членки в рекапитализацията на SAS. Поради това от SAS се изискваше да преговаря с частни акционери, притежатели на облигации и притежатели на хибридни облигации относно задълженията на SAS, както и с банките, участващи в процеса на рекапитализация. SAS обяви първи план за рекапитализация на 30 юни 2020 г., включващ преобразуване на съществуващите облигации и на съществуващите хибридни облигации при определени условия, и призова притежателите на облигации и притежателите на хибридни облигации да одобрят предложения план на заседание, планирано за 17 юли 2020 г. ([97]) Въпреки това на 10 юли 2020 г. SAS обяви, че това заседание е отменено поради очаквания отказ на притежателите на хибридни облигации и на притежателите на облигации да приемат условията за преобразуване, включени в първия план за рекапитализация ([98]).

([96]) Този списък включва само схемите за помощ, за които SAS е могло да изпълни изискванията за допустимост, за да се ползва от помощта.

([97]) Вж. Съобщение за медиите на SAS от 30 юни 2020 г., в което се описва първото предложение за план за рекапитализация, на разположение на следния адрес: https://www.sasgroup.net/investor-relations/recapitalization-2020/recapitalization-plan/sas-announces-recapitalization-plan-to-continue-as-a-key-provider-of-important-scandinavian-airline-infrastructure/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([98]) Вж. Съобщение за медиите на SAS от 10 юли 2020 г., на разположение на следния адрес: https://www.sasgroup.net/investor-relations/recapitalization-2020/recapitalization-plan/sas-cancels-noteholders-meetings-scheduled-for-17-july-2020-as-required-conversions-

(85) Отхвърлянето на плана за рекапитализация, предложен от SAS с подкрепата на Дания и Швеция, накара тези две държави членки да се съгласят да преразгледат условията, при които съответните притежатели на облигации и притежатели на хибридни облигации ще приемат споделянето на тежестта. Мярката, оценена в настоящото решение, беше част от този преработен план за рекапитализация и е описана в следващите раздели.

2.2. **Кратко изложение на различните елементи на мярката**

(86) Планът за рекапитализация се състоеше от три основни елемента: капиталовия инструмент (6 милиарда шведски крони), хибридния капиталов инструмент (6 милиарда шведски крони), като и двата от тях представляваха мярката, и преобразуването на частния дълг в капиталови или хибридни инструменти (3,75 милиарда шведски крони). По този начин планът за рекапитализация предвиждаше вливане на капитал в полза на SAS на стойност общо 15,75 милиарда шведски крони, от които 11 милиарда шведски крони трябваше да бъдат предоставени по мярката от Дания и Швеция.

(87) По-конкретно, планът за рекапитализация включваше:

— хибридния капиталов инструмент, който на свой ред се състоеше от:

  — насочени хибридни облигации на стойност 5 милиарда шведски крони, разпространени в Дания и Швеция и разпределени поравно между двете държави членки; и

  — насочени хибридни облигации на стойност 1 милиард шведски крони, разпространени само в Дания;

— капиталовия инструмент, който на свой ред се състоеше от:

  — емисия на права на стойност приблизително 4 милиарда шведски крони, при която Дания и Швеция записаха и подписаха нови обикновени акции за сума до приблизително 3 милиарда шведски крони (разпределени поравно между двете държави членки), която беше отворена за всички акционери на SAS и за други инвеститори; и

  — насочена емисия на обикновени акции за сума от приблизително 2 милиарда шведски крони, разпространени в Дания и Швеция (разпределени приблизително по равно между двете държави членки);

— преобразуването на частния дълг в собствен или хибриден капитал, което на свой ред се състоеше от:

  — преобразуването на подчинени безсрочни капиталови ценни книжа с плаващ лихвен процент („съществуващите хибридни облигации“) на стойност 1,5 милиарда шведски крони в обикновени акции ([99]), и

  — преобразуването на първостепенни необезпечени облигации с фиксиран лихвен процент с падеж ноември 2022 г. („облигациите“) на стойност 2,25 милиарда шведски крони в нови търговски хибридни облигации („новите търговски хибридни облигации“) или обикновени акции, по избор на притежателите на облигациите ([100]).

2.3. **Форма на мярката**

(88) Мярката беше под формата на рекапитализация на обща стойност 11 милиарда шведски крони чрез собствен капитал (6 милиарда шведски крони) и хибридни капиталови инструменти (5 милиарда шведски крони).

2.4. **Правно основание**

(89) Участието на Дания и Швеция в рекапитализацията на SAS се основава на i) Законопроект № 2019/20:187 на Швеция от 15 юни 2020 г. относно компенсациите за рискови групи, капиталовите интервенции в държавни предприятия и други мерки, свързани с COVID-19, с който се изменя бюджетът за 2020 г., и ii) правомощия от финансовата комисия на датския парламент от 25 юни 2020 г. за осигуряване на принос към рекапитализацията на SAS при определени условия.

([99]) На 2 септември 2020 г. притежателите на хибридни облигации одобриха преобразуването на съществуващите хибридни облигации, които да бъдат обменени при 90 % от номиналната стойност за обикновени акции в SAS при цена на записване от 1,16 шведски крони на акция, което подлежеше на одобрение от извънредното събрание на акционерите.

([100]) На 2 септември 2020 г. притежателите на хибридни облигации одобриха преобразуването на облигациите, които да бъдат обменени при 100 % от номиналната стойност в шведски крони за деноминирани, безсрочни, неподчинени, необезпечени, негарантирани капиталови ценни книжа с невнесен капитал с плаващ лихвен процент в SAS.

2.5. **Орган, предоставящ помощта, и администриране на мярката**

(90) Органите, предоставящи помощта, са Министерството на финансите на Дания и правителството на Швеция. Мярката е администрирана от Министерството на финансите на Дания и Министерството на икономиката на Швеция. Мярката е финансирана от държавните бюджети на Швеция и Дания.

2.6. **Бюджет и продължителност на мярката**

(91) Бюджетът на мярката възлиза на 11 милиарда шведски крони. Както е посочено в съображение 7, Дания и Швеция в крайна сметка са изплатили помощ в размер на 9,54 милиарда шведски крони.

(92) Дания и Швеция са предоставили мярката на 26 октомври 2020 г.

2.7. **Бенефициер**

(93) Бенефициер на мярката е SAS — скандинавска авиокомпания, която предоставя вътрешни полети в Дания, Швеция и Норвегия, както и между скандинавските държави и предлага преки връзки с основните европейски и международни стопански центрове. Освен това SAS е член на глобалния алианс в сектора на въздухоплаването Star Alliance ([101]).

(94) SAS е шведско дружество с ограничена отговорност, управлявано съгласно шведския Закон 2005:551 за дружествата („шведски Закон за дружествата“) ([102]). SAS е дружество майка на SAS Danmark A/S, SAS Norge AS и SAS Sverige AB ([103]), както и на SAS Cargo Group, SAS Ground Handling Denmark A/S, SAS Ground Handling Norway AS, SAS Ground Handling Sweden AB и SAS Technical Services (всички тези предприятия образуват „SAS Group“).

(95) Според датските и шведските органи през 2019 г. SAS е превозило приблизително 30 милиона пътници. SAS е извършвало полети до 233 дестинации с флот от над 150 въздухоплавателни средства. Основният летищен център на SAS е летището в Копенхаген, докато летището в Осло и летището „Арланда“ в Стокхолм са съответно вторият и третият по големина център.

(96) Към момента на предоставяне на мярката SAS е притежавано частично от правителствата на Швеция и Дания със съответно 14,82 % и 14,24 % участие. Останалите 70,92 % са държани от частни акционери, сред които Knut и Alice Wallenberg Foundationr („KAW“), която притежава 6,5 %.

(97) На 8 май 2020 г. SAS е подало до датските и шведските органи официално писмено искане за вливане на капитал.

(98) В своето уведомление Дания и Швеция потвърдиха, че на 31 декември 2019 г. SAS не се е намирало в затруднено положение по смисъла на Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията (Общия регламент за групово освобождаване („ОРГО“) ([104]) и предоставиха доказателства в подкрепа на това заключение, включително консолидираните отчети на SAS, доказващи финансовото му състояние към 31 декември 2019 г. ([105]) Те посочиха, че i) консолидираните отчети на SAS, като дружество с ограничена отговорност и дружество майка на SAS Group, сочат, че то не е загубило повече от половината от своя записан акционерен капитал в резултат на натрупани загуби (вж. член 2, точка 18, буква а) от ОРГО), тъй като на 31 декември 2019 г. записаният акционерен капитал на SAS е бил 7,7 милиарда шведски крони, докато собственият му капитал е възлизал на 5,7 милиарда шведски крони; ii) SAS не е било в процедура по колективна несъстоятелност, нито е отговаряло на критериите на своето вътрешно право, за да бъде обект на процедура по колективна несъстоятелност по искане на неговите кредитори (вж. член 2, точка 18, буква в) от ОРГО); и iii) на 31 декември 2019 г. коефициента дълг/собствен капитал на SAS е било 4,96, което е далеч под прага от 7,5, посочен в член 2, точка 18, буква д) от ОРГО.

([101]) Star Alliance е създаден от пет авиокомпании през 1997 г. като първия глобален алианс в сектора на въздухоплаването. Star Alliance е съставен от 26 авиокомпании членки, които предлагат връзки в глобална мрежа. Дейностите на Star Alliance, включително съвместни експлоатационни центрове на летищата, инфраструктура, комуникационни инициативи и други услуги, се координират от дружество, изпълняващо проекти, което е базирано във Франкфурт, Германия.

([102]) Aktiebolagslag (2005:551).

([103]) Тези три дъщерни дружества притежават консорциум, наречен Scandinavian Airlines System Denmark — Norway — Sweden.

([104]) Съгласно определението в член 2, точка 18 от Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора (ОВ L 187, 26.6.2014 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([105]) За по-голяма яснота се уточнява, че включените в годишния отчет на SAS за 2019 г. данни се отнасят за финансовата година, която обхваща периода 1 ноември 2018 г. — 31 октомври 2019 г. Поради това за целите на тази оценка Комисията поиска съответните данни да бъдат коригирани, за да отразяват финансовото състояние на SAS към 31 декември 2019 г.

2.8. **Изпълнение на мярката**

(99) Мярката се състои от i) капиталов инструмент (5 милиарда шведски крони) и ii) хибриден капиталов инструмент (6 милиарда шведски крони).

(100) В съответствие с плана за рекапитализация SAS също така се споразумява с притежателите на някои съществуващи хибридни облигации и притежателите на определени облигации относно: i) преобразуването на съществуващите хибридни облигации в обикновени акции (1,5 милиарда шведски крони) и ii) преобразуването на облигациите в нови търговски хибридни облигации или обикновени акции, по избор на притежателите на облигации (2,25 милиарда шведски крони).

2.8.1. *Капиталов инструмент*

(101) Капиталовият инструмент на мярката включва i) насочена емисия и ii) емисия на права.

2.8.1.1. Насочена емисия

(102) Мярката предвижда насочена емисия на обикновени акции в Дания и в Швеция в размер на приблизително 2 милиарда шведски крони, съответстващи на около 1,729 милиарда нови акции при цена на записване от 1,16 шведски крони.

(103) На 26 октомври 2020 г. Дания и Швеция записват нови акции на цена от 1,16 шведски крони за обща сума от 2 милиарда шведски крони (разпределени между приблизително 1 016 милиона шведски крони за Дания и приблизително 990 милиона шведски крони за Швеция).

2.8.1.2. Емисия на права

(104) Мярката предвижда емисия на права със следните характеристики:

— Емисията на права върху нови обикновени акции е достъпна за отговарящите на условията акционери ([106]) в размер на приблизително 4 милиарда шведски крони и при цена на записване от 1,16 шведски крони. Отговарящите на условията заинтересовани страни получават 9 права на записване за всяка акция, държана към датата на записване за емисията на права. В емисията на права е възможно да участват и инвеститори, различни от отговарящите на условията акционери, или чрез закупуване на права на записване на пазара, или, доколкото емисията на права не би била напълно записана чрез упражняване на права на записване — като кандидатстват за записване на акции без права на записване.

— Емисията на права е покрита от записването на гаранции и поемането на ангажименти, съответстващи на 81,5 % от общата сума на емисията на права, където приблизително 3 милиарда шведски крони са покрити от ангажименти за пропорционално записване и поемане на ангажименти от Дания и Швеция (разделени поравно), и приблизително 259 милиона шведски крони са покрити от ангажимент за пропорционално записване от KAW при определени условия.

— Крайният размер на емисията на права, която трябва да бъде покрита от Дания и Швеция, зависи от окончателното записване на акции от други акционери и може да варира от най-малко приблизително 1,16 милиарда шведски крони от Дания и Швеция (ако всички акции, за които Дания и Швеция са поели ангажимент, са записани с частен капитал) до най-много приблизително 3 милиарда шведски крони (ако нито една от акциите, за които Дания и Швеция са поели ангажимент, не е записана с частен капитал).

(105) През октомври 2020 г. частният интерес към емисията на права от 4 милиарда шведски крони се оказва по-висок от очакваното. Ето защо Дания и Швеция записват обикновени акции в емисията на права на обща стойност от само 1 540 765 422 шведски крони вместо максималната предвидена сума от приблизително 3 милиарда шведски крони.

([106]) Всички акционери на SAS, регистрирани в регистъра на акционерите на SAS на датата на записване, както е определено в проспекта на емисията на права.

2.8.2. *Хибридният капиталов инструмент*

(106) Хибридният капиталов инструмент е под формата на капиталови ценни книжа в шведски крони с постоянен срок на падежа („новите държавни хибридни облигации“), емитирани в Дания и Швеция, и включва:

— Един набор от хибридни облигации („NSHN1“), който е разпространен в Дания и Швеция, на обща стойност 5 милиарда шведски крони, разпределен поравно между тях, с плаващ лихвен процент от 6M STIBOR (Стокхолмски междубанков лихвен процент) плюс първоначален марж от 340 базисни пункта годишно. В този случай планираният марж на NSHN1 ще се увеличи, както следва: през 2-рата и 3-тата година — с 440 базисни пункта годишно; през 4-тата и 5-ата година — с 590 базисни пункта годишно; през 6-ата и 7-ата година — с 790 базисни пункта годишно; а през 8-мата година и след това — с 1 040 базисни пункта годишно. NSHN1 са подчинени капиталови ценни книжа и са класирани *pari passu* с NSHN2.

— Един набор от хибридни облигации („NSHN2“), който е разпространен само в Дания на обща стойност 1 милиарда шведски крони, с плаващ лихвен процент от 6M STIBOR (Стокхолмски междубанков лихвен процент) плюс първоначален марж от 440 базисни пункта годишно. В този случай планираният марж на облигациите NSHN2 ще се увеличи, както следва: през 2-рата и 3-тата година — с 540 базисни пункта годишно; през 4-тата и 5-ата година — с 690 базисни пункта годишно; през 6-ата и 7-ата година — с 890 базисни пункта годишно; а през 8-ата година и след това — с 1 140 базисни пункта годишно. NSHN2 са подчинени капиталови ценни книжа и са класирани *pari passu* с NSHN1.

(107) Новите държавни хибридни облигации са били свободно конвертируеми, но некотирани, не са включвали опция за преобразуване в акции, могат да бъдат изискани от SAS по всяко време по номинална стойност и са третирани като собствен капитал в счетоводството на SAS съгласно Международните стандарти за финансово отчитане („МСФО“).

(108) За да се допусне третиране на собствения капитал съгласно МСФО, плащането на купоните за новите държавни хибридни облигации не е било задължително и е било по усмотрение на SAS. Въпреки това, в случай на отлагане на купони, те биха натрупали сложни лихви до фактическото плащане на купона.

2.8.3. *Преобразуване на съществуващи хибридни облигации и облигации*

(109) Като част от плана за рекапитализация, по искане на правителствата на Дания и Швеция, SAS провежда преговори с някои основни притежатели на съществуващи хибридни облигации и с определени основни притежатели на облигации на стойност 2,25 милиарда шведски крони, което води до споразумение относно:

— условията за преобразуване на съществуващите хибридни облигации, за които е предложено да бъдат обменени за обикновени акции в SAS при 90 % от номиналната стойност и на цена на записване от 1,16 шведски крони на акция;

— условията за преобразуване на облигациите, за които е предложено да бъдат обменени за постоянни неподчинени, необезпечени, негарантирани капиталови ценни книжа с невнесен капитал с плаващ процент („новите търговски хибридни облигации“) в SAS при 100 % от номиналната стойност. Новите търговски хибридни облигации имат плаващ лихвен процент от 6M STIBOR плюс първоначален марж от 340 базисни пункта годишно. След това планираният марж на новите търговски хибридни облигации ще се увеличи, както следва: през 2-рата и 3-тата година — с 440 базисни пункта годишно, през 4-тата и 5-ата година — с 590 базисни пункта годишно, през 6-ата и 7-ата година — с 1 090 базисни пункта годишно, през 8-ата година до и включително 10-ата година — с 1 440 базисни пункта годишно и по време на 11-ата година и след това — с 1 590 базисни пункта годишно.

(110) Новите търговски хибридни облигации са третирани като собствен капитал в счетоводството на SAS съгласно МСФО, класирани на първо място спрямо новите държавни хибридни облигации и са били свободно конвертируеми и изискуеми от SAS по всяко време по номинална стойност.

2.8.4. *Условия за управление и предотвратяване на ненужното нарушаване на конкуренцията*

(111) Дания и Швеция обвързват мярката със спазването на елементите относно управлението и конкуренцията, посочени в раздел 3.11.6 от временната рамка.

(112) SAS и всички дружества под негов контрол ще подлежат на забрана за рекламиране и забрана за придобиване. Дания и Швеция се ангажират да изпълнят следните ангажименти:

— SAS и дружествата под негов контрол не трябва да използват мярката за търговски рекламни цели;

— SAS и дружествата под негов контрол не трябва да придобиват дял от повече от 10 % в конкурентни или други дружества в същия бизнес сегмент, включително търговски дейности нагоре и надолу по веригата, докато не бъдат изкупени обратно най-малко 75 % от общия размер на мярката. При извънредни обстоятелства, без да се засяга контролът върху сливанията и след предварителното одобрение на Комисията, SAS и дружествата под негов контрол могат да придобият дял от повече от 10 % в дружества нагоре или надолу по веригата в неговата сфера на дейност, ако придобиването е необходимо за поддържане на жизнеспособността на приобретателя.

(113) Докато най-малко 75 % от мярката не бъдат изкупени обратно, Дания и Швеция се ангажират: i) възнаграждението на ръководството на SAS да не надхвърля фиксираната част от неговото възнаграждение към 31 декември 2019 г.; приложимата граница за лицата, които стават членове на ръководството към момента на рекапитализацията или след нея, да бъде фиксираното възнаграждение на членовете на ръководството със същото равнище на отговорност към 31 декември 2019 г.; и ii) SAS да не изплаща бонуси или други променливи или сравними елементи на възнаграждението.

(114) Докато мярката не бъде напълно изкупена обратно, SAS се задължава да не изплаща дивиденти, да не извършва незадължителни купонни плащания и да не изкупува обратно акции, освен по отношение на Дания и Швеция или когато е налице законово задължение за това. Забраната за изплащане на дивиденти няма да се прилага за вътрешногрупови изплащания на дивиденти на SAS от дружества, които са (пряко или косвено) изцяло притежавани от SAS.

(115) Забраната за незадължителни купонни плащания няма обаче да се прилага за купонни плащания по новите търговски хибридни облигации, произтичащи от преобразуването на съществуващи облигации. Датските и шведските органи обясняват, че плащането на такива купони е от съществено значение за някои притежатели на облигации по време на преговорите за споделяне на тежестта и в по-общ план се очаква да бъде ключово съображение за всички притежатели на облигации, за да дадат съгласие за преобразуване. Според Дания и Швеция това преобразуване е било от съществено значение за успеха на целия план за рекапитализация и целта му е била да се постигнат три положителни ефекта.

(116) Първо, то би намалило общия размер на необходимата на SAS държавна помощ. При липсата на преобразуване в баланса на SAS е щяло да има непокрит недостиг на собствен капитал в размер на 2,25 милиарда шведски крони, чието покриване най-вероятно е щяло да бъде поискано от Дания и Швеция, поради ограничения достъп на SAS до капиталовите пазари преди мярката. За разлика от това едно успешно преобразуване съответно би намалило необходимата държавна помощ и размера на дължимите от SAS купонни плащания. В действителност, в резултат на преобразуването на облигациите, SAS би имало възможност да намали значително изходящите си парични потоци през първите години след предоставянето на мярката. Според Дания и Швеция облигациите са получавали задължителен купон от 5,375 % годишно, докато новите търговски хибридни облигации ще получават по-ниски незадължителни купони до 5-та година. Чрез преобразуването на облигациите SAS няма да се наложи да ги възстановява през ноември 2022 г., като по този начин ще избегне изтичането на 2,25 милиарда шведски крони, което трудно би могло да се рефинансира на капиталовите пазари.

(117) Второ, това би подобрило капиталовата структура на SAS, тъй като облигациите (разглеждани като дълг) ще бъдат конвертирани в нови търговски хибридни облигации (разглеждани като капитал) или в обикновени акции. Следователно преобразуването ще бъде от голяма полза за съответните финансови съотношения на SAS (нетен дълг към собствен капитал ([107]); финансова стабилност ([108]); коефициент на задлъжнялост; и др.) и неговата позиция на ликвидност ([109]).

([107]) Ако се приеме EBITDA в размер на 3,4 милиарда шведски крони през финансовата 2021 г., преобразуването ще доведе до 2,25 милиарда шведски крони под формата на намаляване на дълга и 66,2 % намаление на коефициента нетен дълг/EBITDA.

([108]) Стабилността на дадено дружество се определя като съотношението между собствения капитал, набран от неговите акционери, и външния капитал, набран от притежателите на дългов капитал. Ако се приеме, че през финансовата 2021 г. са използвани общи активи в размер на 54 милиарда шведски крони, подобряването на собствения капитал в размер на 2,25 милиарда шведски крони би увеличило тази стабилност с 4,2 %.

([109]) В резултат на преобразуването SAS няма да се наложи да изплаща 2,25 милиарда шведски крони съществуващи облигации с падеж през ноември 2022 г. Освен това с преобразуването SAS може да спести купонни плащания в размер на около 0,8 милиарда шведски крони по новите търговски хибридни облигации през първите пет години в сравнение с размера на планираните купонни плащания, дължими по съществуващите облигации и хибридни инструменти.

(118) Трето, поради посочените в съображение 116 причини това би улеснило и осигурило в по-голяма степен възнаграждението за капиталовите и хибридните капиталови инструменти на Дания и Швеция.

(119) Дания и Швеция посочват също, че преобразуването на съществуващите облигации в нови търговски хибридни облигации е станало за сметка на притежателите на облигации. Нетната настояща стойност („ННС“) на новите търговски хибридни инструменти е изчислена на 80 % от номинала при стабилизирана нормална ситуация на SAS (очаква се да бъде постижима при изпълнението на плана за рекапитализация), докато облигациите ще бъдат оценени на 100 % от номиналната му стойност при същата ситуация (при обратно изкупуване на номиналната стойност на облигациите през ноември 2022 г.).

(120) Що се отнася до новите държавни хибридни облигации, датските и шведските органи са приели, че посочените в раздел 3.11.6 от временната рамка ограничения на управлението, с изключение на забраната за незадължителни купонни плащания, ще продължат да се прилагат до пълното обратно изкупуване (плащане на пълната номинална сума и начислените купонни плащания) или докато всички нови държавни хибридни облигации бъдат продадени на или над номиналната стойност, включително начислените купонни плащания и сложната лихва.

(121) На SAS ще бъде забранено и да извършва кръстосано субсидиране на дружества от групата, които към 31 декември 2019 г. са били предприятия в затруднено положение съгласно определението в ОРГО.

2.8.5. *Стратегия за излизане на Дания и Швеция*

(122) Що се отнася до емисията на права, според датските и шведските органи би имало две потенциални стратегии за излизане за Дания и Швеция от капитала: i) SAS може да изкупи обратно акциите от Дания и Швеция или ii) Дания и Швеция може да продадат своите акции на пазара.

(123) Шведските органи обясняват, че съгласно шведския Закон за дружествата не е възможно дружество да изкупи обратно обикновени акции само от един конкретен акционер, а само от всички акционери при едни и същи условия.

(124) Поради това според датските и шведските органи втората стратегия за излизане от капитала (т.е. продажбата на обикновени акции на трети страни на пазарна цена) би била единственият практически жизнеспособен вариант.

(125) Освен това Дания и Швеция посочват, че SAS планира да изкупи обратно мярката до 2025 г. Дания и Швеция поясняват, че за да изкупи обратно инструментите за държавна помощ ([110]), SAS възнамерява да използва както положителните свободни парични потоци на предприятието, така и постъпленията от емисии на капиталовия пазар (включително дълг и собствен капитал). Освен това Дания и Швеция поясняват, че възможно най-скоро и след финансовото стабилизиране на SAS ще обмислят като вероятна стратегия за излизане от капитала продажбата на частни трети страни, особено за записаните при рекапитализацията акции, свързани с COVID-19.

(126) Във всички случаи съгласно мярката Дания и Швеция се ангажират да получат и одобрят надеждна стратегия за излизане от капитала в срок от 12 месеца след предоставянето на мярката, освен ако намесата на държавите не бъде намалена под 25 % от собствения капитал до този срок.

([110]) Финансирането с дългов капитал може да включва както обезпечени, така и необезпечени инструменти: i) необезпечени облигации, включително хибридни облигации, записи на заповед, търговски ценни книжа, както и синдикирани заеми, ii) обезпечени инструменти, като японски оперативен лизинг, финансиране на въздухоплавателни средства и потенциални инструменти за продажба и обратен лизинг. Решението относно инструмента за финансиране се взема от SAS въз основа, наред с другото, на следните фактори: привлекателност на условията/разходите за финансиране на съответния инструмент; размер на пазара и налични обеми за SAS; действителен кредитен рейтинг на SAS и очаквана рейтингова перспектива/миграция.

2.9. **Натрупване на държавна помощ**

(127) Предоставената по мярката помощ може да бъде натрупана с помощ съгласно регламенти (ЕС) № 1407/2013 ([111]) и (ЕС) № 360/2012 на Комисията ([112]) или съгласно ОРГО, при условие че са спазени съответните условия, посочени в тези регламенти.

(128) Предоставената по мярката помощ може да бъде натрупана и с помощ, предоставена по други мерки, одобрени от Комисията съгласно член 107, параграф 2, буква б) от ДФЕС или временната рамка, при условие че се зачитат съответните условия, посочени в тези правни основания.

2.10. **Наблюдение и докладване**

(129) Датските и шведските органи потвърждават, че ще спазват задълженията за наблюдение и докладване, установени в раздел 4 от временната рамка (включително задължението за публикуване на съответната информация относно предоставената на SAS рекапитализация на подробния уебсайт за държавна помощ или ИТ инструмента на Комисията в срок от три месеца от момента на предоставяне) ([113]).

(130) Датските и шведските органи потвърждават и че ще гарантират, че:

— SAS представя на Дания и Швеция, въз основа на посочения в точка 82 от временната рамка график, доклади по отношение на напредъка по изпълнението на графика за изплащане и спазването на условията, посочени в раздел 3.11.6 от временната рамка;

— в качеството му на бенефициер по мярката SAS публикува, в срок от 12 месеца от датата на рекапитализацията и след това периодично на всеки 12 месеца, информация за използването на помощта, получена съгласно точка 83 от временната рамка. Това трябва да включва информация за начина, по който използването на получената от страна на SAS помощ подпомага неговите дейности в съответствие с целите на Съюза и националните задължения, свързани с цифровата трансформация, и за начина, по който SAS допринася за целта на цялата икономика на Съюза за неутралност по отношение на климата до 2050 г., включително чрез тази помощ и при дейностите си по обществено застъпничество;

— Дания и Швеция предоставят на Комисията годишни доклади относно изпълнението на графика за изплащане и спазването на условията в раздел 3.11.6 и точка 54 от временната рамка;

— Дания и Швеция водят подробни записи относно отпускането на помощ в продължение на 10 години от датата на отпускане на мярката и се ангажират да ги предоставят на Комисията при поискване. Тази документация трябва да съдържа пълната информация, необходима за установяване на изпълнението на условията, определени във временната рамка; и

— Дания и Швеция уведомяват за план за преструктуриране, ако намесата на Дания и Швеция не е намалена под 15 % от собствения капитал на SAS в срок от 6 години след предоставянето на мярката.

([111]) Регламент (ЕС) № 1407/2013 на Комисията от 18 декември 2013 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към помощта *de minimis* текст от значение за ЕИП (ОВ L 352, 24.12.2013 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj).

([112]) Регламент (ЕС) № 360/2012 на Комисията от 25 април 2012 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към минималната помощ (*de minimis*) за предприятия, предоставящи услуги от общ икономически интерес (ОВ L 114, 26.4.2012 г., стр. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/360/oj).

([113]) Позоваване на информацията, изисквана в приложение III към Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията.

2.11. **Основания за откриване на официалната процедурата по разследване**

(131) За да се съобрази с решението SAS II, Комисията прие решението за откриване на процедурата. В него Комисията посочва, че след предварително проучване мярката представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС ([114]). Тя също така установи, че въпреки уведомяването в съответствие с член 108, параграф 3 от ДФЕС при процедурата, довела до приемането на първоначалното решение, след отмяната на въпросното решение от Общия съд посочената мярка се е превърнала в неправомерна помощ от момента, в който е била предоставена, доколкото мярката вече не е била одобрена с решение на Комисията ([115]).

(132) Комисията прецени предварително, че тъй като мярката е станала неправомерна, нейната съвместимост трябва да бъде оценявана в съответствие с правните разпоредби, които са в сила към момента на предоставяне на помощта, а именно на 26 октомври 2020 г. По това време временната рамка съдържа съответните разпоредби за оценка на съвместимостта на мярката съгласно член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС ([116]).

(133) В своето решение за откриване на процедурата Комисията предварително изразява мнение, че мярката не отговаря на точки 61 и 62 от временната рамка.

(134) В съответствие с решението SAS II, Комисията прецени предварително, че капиталовият инструмент на мярката изглежда не е придружен от механизъм за поетапно увеличаване на възнаграждението на държавата за стимулиране на бенефициера за обратно изкупуване на вливането на капитал от страна на държавата, както се изисква съгласно точка 61 от временната рамка. Комисията също така изрази съмнения относно това дали съгласно точка 62 от временната рамка капиталовият инструмент на мярката е придружен от подходящ алтернативен механизъм на този, предвиден в точка 61 от временната рамка, което като цяло води до подобен резултат по отношение на стимулиращия ефект за излизането на държавата от капитала и подобно цялостно въздействие върху възнаграждението на държавата.

3. **МНЕНИЯ НА ДАНИЯ И ШВЕЦИЯ**

(135) В съвместните си мнения относно решението за откриване на процедурата Дания и Швеция поставиха акцент върху изразените от Комисията съмнения относно съответствието на мярката с точки 61 и 62 от временната рамка. Те разгледаха накратко и някои други аспекти от предварителната оценка за съвместимост на мярката.

3.1. **С мярката вече се предоставя подходящо възнаграждение и стимули за излизане за Дания и Швеция**

(136) Макар че признават решението SAS II и заключенията в него относно неспазването на точки 61 и 62 от временната рамка, датските и шведските органи считат, че все пак мярката може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар. Според тях мярката вече съдържа подходяща алтернатива на механизъм за поетапно увеличаване, в съответствие с точка 62 от временната рамка, поради следните причини.

(137) Първо, предоставената съгласно мярката значителна отстъпка от максималната цена на акциите, на която Дания и Швеция са придобили акциите на SAS, е довела до увеличаване на възнаграждението в тяхна полза.

(138) Второ, задължението на SAS да представи план за преструктуриране съгласно мярката вече е представлявал силен стимул за излизането на Дания и Швеция.

(139) Трето, размерът на споделянето на тежестта, поет от частните инвеститори, е довел до намаляване на необходимостта от стимули за излизането на Дания и Швеция от капитала.

([114]) Решение за откриване на процедурата, съображения 71—75.
([115]) Решение за откриване на процедурата, съображения 77 и 78.
([116]) Решение за откриване на процедурата, съображения 79 и 85.

(140) И накрая, органите както на Дания, така и на Швеция са имали, съгласно политическите си правомощия, намерението да излязат от капиталовата структура на SAS, що се отнася до придобитите чрез мярката акции, свързани с COVID. В политическото споразумение от 15 юни 2020 г. относно рекапитализацията на датската държава и собствеността на SAS ([117]) и в министерски указ от 24 юни 2020 г. е посочено, че собствеността на SAS трябва по принцип да бъде намалена чрез продажба на акциите на отговорни дългосрочни инвеститори, когато пазарните условия са били благоприятни. В Швеция правителството изрично заявява намерението си, във всеки подходящ момент, когато пазарната ситуация позволява отново това, да намали/продаде своята собственост в SAS в съответствие с получени преди това от парламента правомощия ([118]).

(141) Обратно, Дания и Швеция считат, че мярката може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар директно съгласно член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС. Според тях това е така поради специфичните характеристики на рекапитализацията на SAS и по-специално желанието да се осигури споделяне на тежестта и да се привлече нов частен капитал към рекапитализацията. Дания и Швеция считат, че горепосочените i) не са били изисквани съгласно временната рамка, както е признато от Комисията в съображение 95 от първоначалното решение и съображение 206 от решението за откриване на процедура; и ii) биха се оказали, в случая на SAS, като по-подходящ инструмент за гарантиране на възнаграждението на Дания и Швеция и смекчаване на нарушенията на конкуренцията.

3.2. **Други мнения относно решението за откриване на процедурата**

(142) Дания и Швеция подчертават, че в решението SAS II Общият съд е потвърдил, че хибридният капиталов инструмент отговаря на всички съответни условия за възнаграждение и стимули за излизане, определени съгласно временната рамка.

(143) Те посочват също така, че с решението на Общия съд по делото *Lufthansa* ([119]) се потвърждава използваната от Комисията методика за оценка на наличието на значителна пазарна мощ въз основа на подхода „летище по летище“, използван и от Комисията при решението за откриване на процедурата.

4. **МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**

(144) Две заинтересовани страни представиха мнения в контекста на официалната процедура по разследване, а именно SAS и Ryanair.

4.1. **Мнение на SNS**

(145) SAS предостави мнение по две точки от предварителната оценка на съвместимостта на мярката, направена от Комисията в решението за откриване на процедурата, относно прилагането на точки 61 и 62 от временната рамка, от една страна, и прилагането на точка 49, буква в) от Временната рамка, от друга страна.

4.1.1. *Мярката вече предоставя подходящо възнаграждение и стимули за излизане за Дания и Швеция*

(146) SAS припомня, че съгласно шведското дружествено право (вж. съображение 123) не е възможно прилагането на механизъм за поетапно увеличаване, предоставящ на конкретен притежател на акции допълнителни акции, произтичащи от бъдещо събитие. Поради това е налице правна пречка срещу прилагането на механизъм за поетапно увеличаване, като изрично предвидения в точка 61 от временната рамка.

(147) Освен това според SAS, с оглед по-специално на значителната ex-ante отстъпка по придобитите от Дания и Швеция акции чрез мярката и свързаните с поведението ангажименти, наложени на SAS, мярката вече включва достатъчна сума за възнаграждение както за Дания, така и за Швеция, и достатъчни стимули за излизане от капитала, с цел да се осигури алтернатива, водеща до същия цялостен резултат по отношение на стимулиращите ефекти върху излизането на държавата от капитала и подобно цялостно въздействие върху възнаграждението на държавата.

([117]) https://fm.dk/media/18483/aftale-om-rekapitalisering-og-statens-ejerskab-af-sas-ab_a.pdf.

([118]) Последното такова правомощие е свързано с предложението на Regeringens 2019/20:187 от 15 юни 2020 г.: https://data.riksdagen.se/fil/93D66908-D6E7-4ED0-8D30-7AF1EDAD2AD0.

([119]) Решение от 10 май 2023 г., *Ryanair/Комисия*, T-34/21 и T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248, т. 322.

(148) Независимо от тази позиция SAS предложи алтернативен механизъм, който може да бъде приложен, в случай че Комисията стигне до заключението, че мярката, за която е отправено уведомление от Дания и Швеция, не отговаря на точки 61 и 62 от временната рамка, за да се гарантира, че тези разпоредби на временната рамка са спазени. Този алтернативен механизъм ще бъде под формата на емитиране на допълнителни капиталови ценни книжа на съответната държава членка ([120]) със следните характеристики:

— Във времето, когато този механизъм трябва да бъде задействан, ако една или и двете държави членки не са продали необходимия брой акции, SAS i) ще измени условията на съответната(ите) държавна(и) хибридна(и) облигация(и), за да увеличи дължимата сума по нея/тях, например чрез увеличаване на главницата; или ii) ще издаде нов инструмент на съответната(ите) държава(и) при същите условия (например ниво на подчиненост, счетоводно третиране и възнаграждение) като съществуващата(ите) съответна(и) хибридна(и) облигация(и).

— В парично изражение този механизъм би съответствал на 10 % от сумата, получена при умножаването на акционерното участие на съответната държава (т.е. броя на акциите), надвишаващо нейното дялово участие в SAS преди рекапитализацията, все още непродадено към този момент, по по-високата от следните стойности: i) 1,16 SEK (цената за записване на акции за 2020 г.) или ii) обемно претеглената средна цена, платена за акциите на SAS на Nasdaq Stockholm за период от 20 дни за търговия, непосредствено предхождащ петия ден за търговия преди датата на задействане. Като се има предвид, че възнаграждението за държавните хибридни облигации може да не е в съответствие с пазарните условия в момента на задействане на механизма, допълнителната главница, произтичаща от това изчисление, ще бъде коригирана, за да се отчетат очакваните бъдещи парични потоци, свързани с тази допълнителна номинална сума на капиталови ценни книжа, дисконтирана с подходящ пазарен процент, отразяващ техните срокове и условия и риска на емитента към момента на поетапното увеличаване. Тази методика гарантира, че предвид очакваните бъдещи парични потоци и дисконтовия процент към момента на поетапното увеличаване, увеличаването на възнаграждението съответства точно на 10 % в парично изражение.

— В съответствие с посочения в точка 61 от временната рамка специфичен механизъм, той ще бъде задействан на 4-та година след предоставянето на мярката, ако съответната държава членка не е продала поне 40 % от своето участие в свързана с COVID-19 рекапитализация, и на 6-та година след предоставянето на мярката, ако съответната държава членка не е продала изцяло това участие в рекапитализацията.

(149) Според SAS предложеният механизъм би осигурил подходящ стимул за SAS да изкупи обратно придобитите от Дания и Швеция акции чрез мярката. Според SAS с този алтернативен вариант биха се изпълнили условията по точки 61 и 62 от временната рамка и той би бил пропорционален на преследвана от тези разпоредби цел.

4.1.2. *SAS не успя да намери финансиране на пазарите при достъпни условия*

(150) Като предварителна бележка SAS споделя предоставените от Дания и Швеция пояснения в тяхното уведомление за мярката, и предварителната оценка, направена от Комисията в първоначалното решение, според която SAS не е успяло да намери финансиране при достъпни условия на пазарите за покриване на нуждите си от капитал. SAS обаче предостави допълнителни елементи и съпътстваща информация по отношение на този аспект.

(151) Според SAS преди пандемията от COVID-19 то е използвало различни източници на пазарно финансиране, включително банкови заеми, облигации, подчинени заеми, хибридни облигации и лизинг. При финансирането на своите въздухоплавателни средства SAS обикновено използва комбинация от лизинг и обезпечени банкови заеми и кредитни механизми. В допълнение към това SAS използва други източници на финансиране, които все още не са били изплатени преди стартирането на рекапитализацията (август 2020 г.), включително i) необезпечена облигация на стойност 1,5 милиарда шведски крони (емитирана през ноември 2017 г.), ii) частна емисия обикновени ценни книжа на стойност 1,27 милиарда шведски крони (емитирана през ноември 2017 г.), iii) необезпечена облигация на стойност 0,75 милиарда шведски крони (емитирана през юни 2018 г.) и iv) хибридна облигация на стойност 1,5 милиарда шведски крони (емитирана през 2019 г.) ([121]).

([120]) SAS счита, че Комисията е приела подобни механизми в предишни решения, например в решение на Комисията от 31 юли 2020 г. по дело SA.57659 — Испания — COVID 19: фонд за рекапитализация (ОВ C 269 от 14.8.2020 г., стр. 8).

([121]) Съгласно мярката и двете необезпечени облигации са конвертирани в нови хибридни облигации или обикновени акции (по избор на притежателите на облигации), а хибридната облигация е конвертирана в обикновени акции.

(152) Освен това SAS обяснява, че преди пандемията от COVID-19 е имало програма за частна емисия ценни книжа с […] по линия на европейска програма за ценните книжа в средносрочен план („програмата EMTN“). Това са били облигации, покрити от договори за суап за кредитно неизпълнение. SAS емитира нови облигации през 2016 г., 2017 г. и 2018 г. Предвиждано е програмата EMTN с […] да бъде продължена през 2020 г. Поради пандемията от COVID-19 обаче е нямало наличност на пазара на суапове за кредитно неизпълнение, без инвеститор, който да желае да инвестира в SAS. В резултат на това SAS не успява да продължи програмата EMTN за следващ период.

(153) Освен това SAS посочва, че поради пандемията от COVID-19 към момента на предоставяне на мярката е имало затруднения и с достъпа до други източници на пазарно финансиране. SAS представи три основни пояснения във връзка с това.

(154) Като начало кредитният рейтинг на SAS показва, че е било малко вероятно SAS да може да емитира необезпечени дългови или хибридни инструменти при достъпни условия. На 16 януари 2020 г., преди пандемията от COVID-19, агенцията за кредитен рейтинг Standard & Poor's издава рейтинг B+ за SAS, като счита, че дружеството може да издържи мерките за кредитиране; от друга страна, на 10 юни 2020 г. кредитният рейтинг на дружеството е понижен до CCC и запазен в CreditWatch с отрицателни последици. SAS предостави бележката на Standard & Poor's от 10 юни 2020 г., в която се поясняват мотивите на въпросната агенция за кредитен рейтинг за понижаването на рейтинга.

(155) Според SAS липсата на пазарно финансиране под формата на необезпечени облигации и хибридни инструменти при достъпни условия се доказва допълнително от равнищата на търговия на финансовите инструменти на SAS на вторичния пазар. Тези доказателства сочат, че посочените инструменти са имали много високи разходи за финансиране, като по този начин емитирането на нови инструменти на частни инвеститори се изключва като осъществим вариант:

— Облигации: на 31 декември 2019 г. първостепенната необезпечена облигация на SAS, емитирана през 2017 г. с падеж през 2022 г., е котирана според Bloomberg при 103,4 % от номиналната стойност. Това е равностойно на ефективен марж (т.е. премията за кредитен спред спрямо безрисковите проценти) от 375 базисни пункта и подразбиращи се разходи за финансиране на заем в размер на 3,99 %. От друга страна на 14 юни 2020 г. — един ден преди обявяването на подкрепата от страна на правителствата на Швеция и Дания — облигацията е котирана на 67 % от номинална стойност, което е равносилно на ефективен марж от 2485 базисни пункта и подразбиращи се разходи за финансиране на заем в размер на 24,9 %. Значителното увеличение на подразбиращата се доходност на съществуващите облигации на SAS през първите месеци на пандемията от COVID-19 показа липсата на алтернативно финансиране на пазара на облигации при достъпни условия.

— Хибридни инструменти: на 31 декември 2019 г. емитираната през 2019 г. хибридна облигация на SAS е котирана според Bloomberg на 102,38 % от номиналната стойност, което е равностойно на ефективен марж от 802 базисни пункта и подразбиращи се разходи за финансиране на заем в размер на 8,17 %. От друга страна на 14 юни 2020 г. облигацията беше котирана на 52 % от номиналната стойност, равностойно на ефективен марж от 1571 базисни пункта и подразбиращи се разходи за финансиране на заем от 15,81 %. Значителното увеличение на подразбиращата се доходност на съществуващите хибридни инструменти на SAS през първите месеци на пандемията от COVID-19 показа липсата на алтернативно финансиране на пазара на хибридни инструменти при достъпни условия.

(156) Впоследствие фактът, според SAS, че към датата на предоставяне на мярката непогасени необезпечени и хибридни облигации са били конвертирани като част от рекапитализацията на SAS, показва, че достъпът на SAS до пазара за облигации и хибридни инструменти при достъпни условия е много ограничен. В действителност SAS вече е поискало от съществуващата си инвеститорска база да конвертира своите съществуващи инструменти в капиталови или дългови инструменти с не толкова строги условия. Искането на същите инвеститори да инвестират в нови облигации или хибридни инструменти не би могло да бъде успешно при такива обстоятелства. На свой ред новите инвеститори задължително биха оценили кредитния риск от инвестиции в облигации или хибридни инструменти на SAS въз основа на влошения кредитния рейтинг на дружеството, който е понижен до CCC.

(157) Освен това SAS счита, че други възможности за получаване на пазарно финансиране при достъпни условия под формата на обезпечени заеми чрез използване на необременени с тежести въздухоплавателни средства или други активи, като програмата Eurobonus, също е вероятно да бъдат неефективни поради три причини.

(158) *Първо*, към датата на предоставяне на мярката SAS притежава 35 % от своя въздухоплавателен флот, от който 17 въздухоплавателни средства са необременени с тежести с обща балансова стойност от приблизително [0—2] милиарда шведски крони. Независимо от това, 10 от тези 17 въздухоплавателни средства са изведени от експлоатация и поради това не са били привлекателни като обезпечение за потенциални кредитори ([122]). Освен това SAS посочва, че 3 от останалите 7 необременени с тежести въздухоплавателни средства вече са били използвани като част от обезпечението за обезпечаване на механизма за револвиращ кредит в размер на 324 милиона шведски крони, подкрепени от гаранцията на Дания и Швеция за 90 % от револвиращия кредит, като останалите 10 % остават като риск за банките ([123]). Според SAS независима трета страна е оценила тези три въздухоплавателни средства на [50—100] милиона щатски долари. Според SAS обаче тези въздухоплавателни средства не са били достатъчни, за да осигурят необезпечената част от механизма за револвиращ кредит, като се има предвид, че освен въздухоплавателните средства банките са изисквали залози върху вътрешногруповите заеми и сметки на SAS. Според SAS, ако три въздухоплавателни средства не са били достатъчни, за да осигурят 10 % от заем от 0,3 милиарда шведски крони, би било очевидно, че другите 4 налични въздухоплавателни средства не биха били достатъчни, за да покрият някаква значима част от капиталовите нужди.

(159) *Второ*, SAS притежава някои други активи, които на теория биха могли да бъдат използвани като обезпечение за обезпечен дълг. По-специално, използването като обезпечение на програмата Eurobonus би изисквало значителни вътрешни усилия за преструктуриране, включително необходимостта от създаване на нови дружества, на които да бъдат прехвърлени активите. Към момента на предоставянето на мярката SAS счита, че нито един от тези варианти не е осъществим поради ограниченията във времето.

(160) *Трето*, според SAS желанието към онзи момент за предоставяне на заеми на дружества в сектора на въздухоплаването, дори такива, които са обезпечени с обезпечение, е било много ниско. За това свидетелства фактът, че преди рекапитализацията SAS е успяло да осигури механизъм за револвиращ кредит само защото 90 % от него са били обезпечени с държавни гаранции. Макар че останалите 10 % са били негарантирани, банките, предоставящи заема, са изисквали пълно обезпечение за тези оставащи 10 % (включително с въздухоплавателни средства).

(161) Накрая, във всички случаи емитирането на нови дългови инструменти не би помогнало за справяне с проблемите с платежоспособността на SAS, тъй като то се е нуждаело от свеж собствен капитал, за да възстанови капиталовата си структура. Фактът, че SAS е претърпяло значителни загуби, означава, че акционерният му капитал е намалявал бързо. В тази връзка SAS предостави приложение, съдържащо няколко експертни проучвания от банки (Den Norske Bank, Nordea, Sydbank) и вестници (Dagens Industri) ([124]), както и графика с дата 2 юни 2020 г., показваща препоръките на борсовите посредници относно акциите на SAS ([125]). В този контекст увеличеният дълг не би имал ефекта на възстановяване на акционерния капитал. Ако не друго, това би увеличило загубите на SAS поради увеличените лихвени плащания. Поради това, според SAS, единственият начин дружеството да остане действащо предприятие е да набере капитал под формата на собствен капитал.

([122]) По-специално тези 10 излезли от експлоатация въздухоплавателни средства представляват балансова стойност, възлизаща на [350—400] милиона шведски крони. Според SAS обаче по време на пандемията финансирането на въздухоплавателни средства за по-стари технологии или излезли от експлоатация въздухоплавателни средства е било почти невъзможно.

([123]) Договорено е част от средствата от рекапитализацията да служат за погасяване на револвиращия кредит. Впоследствие, използваните за обезпечаване на този дълг 3 въздухоплавателни средства, отново ще бъдат освободени от тежести.

([124]) На 28 май 2020 г. Den Norske Bank (DNB) публикува следното мнение: „*С балансова стойност на собствения капитал, която вече е отрицателна, баланс с неустойчиви равнища на дълга и перспективи за продължаване на значителните загуби на печалби при сценарий за поетапно увеличаване, който ще отнеме години, прогнозираме, че може да е необходимо ново финансиране в размер до 10 милиарда шведски крони*“. На същия ден Sydbank публикува следното мнение: „*Ако загубите продължат, съгласно модел ни за следващите месеци, ще са необходими до 10 милиарда шведски крони под формата на вноски в капитала*“. На 29 май 2020 г. Nordea публикува следното мнение: „*В краткосрочен план 4,2 милиарда шведски крони в брой и 3,3 милиарда шведски крони в гарантирани от държавата кредитни механизми ще дадат възможност на SAS да продължи да извършва дейност по въздухоплаване. Като се има предвид обаче липсата на собствен капитал и в крайна сметка липсата на достатъчно парични средства, SAS ще трябва да преобразува съществуващия дълг в собствен капитал и да емитира повече собствен капитал*“. На 2 юни 2020 г. вестниците Dagens Industri съобщиха, че „„*HSBC е намалила препоръката си за [акциите на SAS от „задръж“ на „продай“]. […]. Наред с други неща, от банката посочват, че SAS има отрицателен паричен поток в размер на 500—700 милиона шведски крони на месец и счита, че това показва нагледно капиталовите изисквания, от които се нуждае дружеството*“.

([125]) Тази графика показва развитието на препоръките на борсовия посредник между юни 2018 г. и юни 2020 г., заедно с развитието на цената на акциите на SAS. От нея е видимо, че борсовите посредници са препоръчали на 100 % да се закупят акции на SAS в периода юни 2018 г. — декември 2018 г. Между януари 2019 г. и февруари 2020 г. препоръките на борсовия посредник са 60 % в полза на „купуване“ и 40 % в полза на „задържане“. Между март и април 2020 г. препоръките са за „задържане“. От май 2020 г. борсовите посредници започват да препоръчват „продаване“ на акции на SAS (50 % от препоръките през май 2020 г. и 67 % от препоръките през юни 2020 г.).

(162) В този контекст SAS подчертава, че мярката е била ефективно структурирана, за да привлече високо равнище на частно участие:

— Собствен капитал: за да се стимулира участието на частни заинтересовани страни в емисията на права, сделката е трябвало да бъде обезпечена от поетите ангажименти от страна на Дания и Швеция за 81,5 % от емисията на права. В крайна сметка, за емисията на права, възлизаща на общо приблизително 3,99 милиарда шведски крони, частни инвеститори са записали обикновени акции за значителна сума в размер на приблизително 2,45 милиарда шведски крони.

— Необезпечени облигации: частните инвеститори са конвертирали необезпечени облигации на обща стойност приблизително 1,615 милиарда шведски крони в нови търговски хибридни облигации при 100 % от номиналната стойност, а останалите необезпечени облигации на обща стойност приблизително 0,635 милиарда шведски крони са конвертирани в обикновени акции при 100 % от номиналната стойност.

— Хибридни облигации: частни инвеститори са конвертирали 1,5 милиарда шведски крони хибридни облигации в обикновени акции при 90 % от номиналната стойност.

4.2. **Мнение на Ryanair**

(163) Ryanair предостави мнение по отношение на решението за откриване на процедурата относно законосъобразността на мярката и относно седем аспекта на предварителната оценка на съвместимостта на мярката, извършена от Комисията в решението за откриване на процедурата.

4.2.1. *Законосъобразност на мярката*

(164) Ryanair твърди, че тъй като в решението за откриване на процедурата Комисията е обявила мярката за незаконосъобразна, в резултат на това и при прилагане на клаузата за запазване на съществуващото положение, тя трябва да разпореди на Дания и Швеция незабавно да спрат помощта и да платят лихвите за периода, през който неправомерната помощ е останала на разположение на SAS ([126]).

4.2.2. *Мярката не е в съответствие с членове 18, 49 и 56 от ДФЕС и член 15 от Регламент (ЕО) № 1008/2008*

(165) Първо, Ryanair твърди, че макар в член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС да се предвижда изключение от забраната за държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС в случай на сериозни затруднения в икономиката на държава членка, той не определя изключение от другите правила и общи принципи на Съюза. Ryanair твърди, че съгласно установената съдебна практика ([127]), когато оценява съвместимостта на държавната помощ с вътрешния пазар, Комисията има задължението да гарантира съответствието на мярката за помощ и на всички неразривно свързани с нея елементи с всякакви други правила и общи принципи на Съюза, като например равното третиране. Ryanair счита, че Комисията не е извършила такава оценка за въпросната мярка в решението за откриване на процедурата.

(166) Освен това Ryanair твърди, че мярката не е в съответствие със забраната за дискриминация на основание гражданство (член 18 от ДФЕС), свободата на установяване (член 49 от ДФЕС) и свободното предоставяне на услуги (член 56 от ДФЕС и член 15 от Регламент (ЕО) № 1008/2008.

(167) Ryanair припомня, че съгласно общия принцип на равно третиране, както вече беше споменато, се изисква сравними положения да не се третират по различен начин и различните ситуации да не се третират по един и същ начин, освен ако подобно третиране не е обективно обосновано. Освен това според Ryanair Съдът е постановил, че член 15 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, с който се разширява обхватът на свободното предоставяне на услуги по член 56 от ДФЕС, така че да включи услугите за въздушен транспорт, „*не допуска прилагането на [мярка], която прави предоставянето на услуги между държавите членки по-трудно, отколкото предоставянето на услуги в рамките само на една държава членка*“. По същия начин в член 49 от ДФЕС се предвижда, че „*ограниченията върху свободата на установяване на граждани на държава членка на територията на друга държава членка са забранени*“.

([126]) Ryanair се позовава на решението от 12 февруари 2008 г., *CELF I*, C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, т. 63 и 64.
([127]) Например решение от 12 март 1977 г., *Iannelli/Meroni*, C-74/76, ECLI:EU:C:1977:51, т. 14.

(168) Ryanair твърди, че тъй като пандемията от COVID-19 е засегнала сериозно всички авиокомпании, осъществяващи дейност в Швеция и Дания (включително самата нея), и тъй като мярката облагодетелства само SAS, мярката дава предимство на SAS пред авиокомпаниите в сравнимо положение. Според Ryanair Комисията не е успяла да предостави обективна обосновка за тази разлика в третирането. По-специално, тя не успява да обясни защо други превозвачи, осъществяващи дейност в Швеция и Дания, не могат да постигнат поставената обществена цел, а именно да отстранят сериозните затруднения в икономиката на Швеция и Дания.

(169) В подкрепа на своите доводи Ryanair отбелязва, че SAS представлява само приблизително 35 % и 34 % от вътрешноевропейската свързаност съответно в Швеция и Дания, докато други авиокомпании представляват останалото мнозинство от 65 % в Швеция и 64 % в Дания ([128]). Освен това през 2020 г. поради пандемията от COVID-19 и последвалите противоепидемични мерки е имало значителен свръхкапацитет на услугите за въздушен транспорт, тъй като хиляди въздухоплавателни средства в целия Съюза са били приземени ([129]). Според Ryanair други авиокомпании са имали достатъчно капацитет да постигнат планираната обществена цел.

(170) Освен това Ryanair твърди, че като запазват мярката за SAS без обективна обосновка, Дания и Швеция дискриминират авиокомпаниите в сравнимо положение. Тази дискриминация би обезкуражила свободното предоставяне на услуги и свободата на установяване в рамките на Съюза. Макар че през последните години Ryanair развива позициите си в Швеция и Дания, мярката заплашва това развитие, като изкуствено позволява на SAS да укрепи и развие своето конкурентно положение в тези държави.

4.2.3. *Критериите за допустимост не са изпълнени, за да може SAS да получи мярката (точка 49 от временната рамка)*

4.2.3.1. Комисията не обоснова надлежно това, че без намесата на Дания и Швеция SAS би преустановило дейността или би било изправено пред сериозни затруднения да поддържа своите операции

(171) Ryanair критикува оценката на Комисията по точка 49, буква а) от временната рамка във връзка с това, че според нея единствената реалистична алтернатива на помощта е „*сценарий на неплатежоспособност*“ на SAS и „*сериозни трудности да поддържа своите операции*“ (съображение 88 от решението за откриване на процедурата) и се позовава на финансови прогнози, за които се твърди, че показват сблъскването на SAS „*до декември 2020 г. с техническа неликвидност*“ (съображения 14 и 88 от решението за откриване на процедурата).

(172) Ryanair счита, че като е възприела този подход, Комисията не е оценила алтернативен сценарий, различен от този на несъстоятелността или неликвидността на SAS. Според Ryanair SAS е можело да намали несистемните си дейности или да намери алтернативно финансиране на пазарите при достъпни условия.

([128]) Ryanair предостави тези данни в приложение A.2.a (Дания) и A.2.б (Швеция) към своето мнение. Тези приложения се отнасят до проучване на анализатор на авиокомпании от 27 април 2021 г., възложено от Ryanair, за да се изготви анализ на размера и произхода на оперативните лицензи на най-големите авиокомпании в няколко основни европейски пазара в контекста на обжалването на Ryanair на първоначалното решение („пазарно проучване на авиокомпанията“). Това проучване обхваща пазара на авиокомпании в десет държави членки, включително Дания и Швеция, и при него се установяват i) основните пазарни дялове на авиокомпаниите във всяка държава, както и ii) петгодишният им темп на растеж (2014—2019 г.), iii) приноса за този растеж на водещите авиокомпании и iv) общия ръст на линиите, обслужвани от тези авиокомпании през същия този период. Използваните за това проучване данни се предоставят от OAG — независима глобална разузнавателна компания за въздушни пътувания. Данните от пазарното проучване на авиокомпанията са събрани в три таблици, както в приложение A.2.a (за Дания), така и в приложение A.2.б (за Швеция): В таблица 1 се предоставят данни за четирите най-големи за Дания и Швеция авиокомпании по отношение на капацитета на наличните пасажерски места и пазарните дялове през 2019 г.; В таблица 2 се предоставят данни за развитието при броя на наличните пасажерски места, предлагани от 16 европейски авиокомпании в Европа през периода 2014—2019 г.; и в таблица 3 се представя развитието при броя на линиите и капацитета на наличните пасажерски места през периода 2014—2019 г. (както на вътрешно, така и на вътрешноевропейско равнище) в Дания за SAS, Danish Air Transport, нискотарифни превозвачи и „други“; а в Швеция за SAS, регионални превозвачи Braathens, нискотарифни превозвачи и „други“.

([129]) В приложение 3 към своето мнение Ryanair предостави извадка от няколко данни относно броя на приземените въздухоплавателни средства в зоната на Евроконтрол, на разположение на: https://ansperformance.eu/covid/acft_ground/ (последно посетена на 28 ноември 2023 г.).

4.2.3.2. Комисията не установява, че е в общ интерес да се намеси

(173) Като предварителна забележка Ryanair критикува оценката на Комисията по точка 49, буква в) от временната рамка за това, че тя основава заключението си изключително на твърденията на шведските и датските органи. Вместо това е трябвало да извърши независима оценка на системното значение на SAS за тези две държави членки.

(174) Във всеки случай, според Ryanair, дори и Комисията да разчита изцяло на предоставените от Швеция и Дания елементи, тя пак не би могла да установи, че SAS е системно предприятие, което не може лесно да бъде заменено от своите конкуренти.

(175) Първо, предоставените в решението за откриване на процедурата данни относно приноса на сектова на въздухоплаването към икономиката на Дания и Швеция са неуместни, тъй като не отразяват специфичния принос на SAS.

(176) Второ, въз основа на съдържащи се в решението за откриване на процедурата данни приносът на SAS към БВП е само 30 % от общия принос на сектора на въздухоплаването в Швеция и 10 % в Дания. Според Ryanair това не са особено високи данни за предполагаема системна авиокомпания, особено когато динамичните конкуренти (като Ryanair) са напълно способни да заменят SAS по няколко линии. По-важното за Ryanair е, че това са цифри преди пандемията, които не дават никаква информация за възможния принос на SAS към икономиката и работните места след пандемията. Този принос вероятно ще бъде много по-малък с оглед на финансовите предизвикателства, изтъкнати от самата Комисия в решението за откриване на процедурата.

(177) Трето, Ryanair твърди, че Комисията трябва да докаже, че цялата дейност на SAS е незаменима или да прецени точно каква част от текущите му дейности не може да бъде заменена. Според Ryanair през последните десетилетия в Европа редовно е наблюдавано обявяването в несъстоятелност на авиокомпании и преустановяването на тяхната дейност никога не е застрашавало икономиката и свързаността на родната им държава. Когато една авиокомпания влезе в процедура по несъстоятелност, нейните операции обикновено се поемат от по-ефективни авиокомпании, като например нискотарифните. Според Ryanair няколко прецедента показват нагледно това, като обявяването в несъстоятелност на Sabena, както и на Malev и Spanair през 2012 г. В последните два случая обявяването в несъстоятелност е последвано от незабавен ръст на движението на летищата в Будапеща и Барселона, където са осъществявали дейност тези авиокомпании. Според Ryanair този сценарий би бил още по-вероятен през 2020 г. в контекст, белязан от несравнимо по-висок наличен капацитет, отколкото през 2012 г. (поради кризата с COVID-19 и трайно ниското търсене), и следователно от по-висока готовност на други авиокомпании да навлязат на пазара. Това би било в съответствие и с направеното от Комисията през 2014 г. заключение, според което „*опитът показва, че дори ако една авиокомпания бъде обявена в несъстоятелност и не може да бъде преструктурирана, за да стане отново жизнеспособна, преустановяването на нейната дейност не означава, че съответната държава членка ще загуби своята свързаност*“ и „*броят на директните дестинации от засегнатите летища може да се увеличи значително в краткосрочен до средносрочен план и може да надхвърли наличните преди срива на националния превозвач. Това увеличение изглежда се дължи главно на нискотарифните превозвачи*“ ([130]).

(178) Накрая Ryanair твърди, че предполагаемата липса на заменяемост на операциите на SAS е в противоречие с решението за откриване на процедурата, където Комисията твърди, че въпреки високия пазарен дял на SAS липсва значителна пазарна мощ и че за конкурентите на SAS е било възможно да навлязат на пазара и да се конкурират със SAS.

(179) Освен това, според Ryanair Комисията не е обяснила защо сценарий, свързан намаляването на големината SAS, няма да служи еднакво добре на общия интерес. Дори и някои от дейностите на SAS действително да са със системен характер, Комисията не е определила, според Ryanair, дали тези системни дейности не биха могли да бъдат запазени чрез намаляване на големината на групата и намаляване или ограничаване на дейностите, които не са със системен характер, като например дейности за наземно обслужване ([131]).

([130]) Ryanair се позовава на приложение A.4 от своите забележки, съдържащо статия от доклада на Комисията относно политиката в областта на конкуренцията от 9 юли 2014 г. *State aid for airline restructuring: Does it give you wings?* (Държавна помощ за преструктуриране на авиокомпании: дава ли ви криле?) (2014 г. — брой 10, 9 юли 2014 г., страници 1 и 4) (кратка информация за политиката в областта на конкуренцията).

([131]) Ryanair се позовава на приложение A.5 към своите забележки, съдържащо извадка от статия от май 2020 г. от Emmanuel Combe и Didier Bréchemier (*Before COVID-19, Air Transportation in Europe: an already fragile sector*) (Въздушният транспорт в Европа преди COVID-19: един вече чувствителен сектор) (статия на експертния център). Тази статия е написана за Fondation pour l'innovation politique — френски експертен център за европейска интеграция и свободна икономика. Откъсът предоставя преглед на финансовото състояние на определени европейски авиокомпании преди и по време на пандемията от COVID-19.

4.2.3.3. SAS успява да намери финансиране на пазарите при достъпни условия

(180) Като предварителна забележка Ryanair критикува оценката на Комисията по точка 49, буква в) от временната рамка за това, че тя основава заключението си, че SAS не е в състояние да покрие нуждите си от капитал и ликвидност от капиталовите пазари изключително на твърденията на шведското и датското правителство.

(181) Освен това твърди, че предварителното заключение на Комисията в решението за откриване на процедурата съгласно точка 49, буква в) от временната рамка е неточно поради три причини.

(182) Първо, Ryanair счита, че вероятно SAS е щяло да разполага на капиталовите пазари със значителни суми собствен капитал от нови инвеститори. В подкрепа на тази констатация в приложение 7 към своето мнение Ryanair предоставя икономически доклад, който е възложил на Oxera Consulting LLP („докладът на Oxera“). В доклада на Oxera се посочва, че в предоставеното от мярката увеличение на капитала са могли да участват само съществуващите акционери на SAS, тъй като само на шведските и датските органи е било разрешено да участват в ръководеното емитиране на нови обикновени акции, докато емисията на права на обикновени акции е била отворена само за съществуващите акционери на SAS. И все пак, според доклада на Oxera, в началото на пандемията от COVID-19 много публично търгувани дружества са набрали финансиране от пазарите на акции. В доклада на Oxera се посочва, че в сектора на въздухоплаването през периода април — декември 2020 г. девет авиокомпании са събрали общо 6,2 милиарда евро ([132]). Според Ryanair това означава, че SAS е можело да привлече финансиране със собствен капитал от инвеститори, различни от съществуващите му акционери, чрез публично предлагане, без участието на Швеция и Дания.

(183) Второ, Ryanair твърди, че пазарните доказателства показват, че няколко авиокомпании със сравним кредитен рейтинг със SAS в началото на пандемията от COVID-19 са успели да наберат значителни суми дългово финансиране на пазарите. Това доказателство дава сериозен сигнал, че SAS също би могло да направи това, включително като предложи необременената с тежест стойност на 55-те въздухоплавателни средства, които е притежавало, като обезпечение за набиране на дългов капитал при по-достъпни условия. В това отношение в доклада на Oxera се предоставя таблица, в която се сравняват авиокомпаниите със същата кредитоспособност като SAS преди пандемията от COVID-19, които успяват да наберат дългово финансиране през 2020 г. ([133])

(184) И накрая, Ryanair критикува Комисията, че не е обмислила дали SAS е могло да извърши други сделки с частни участници на пазара, които биха допринесли за ликвидността на SAS, без да се увеличава дълга му, като издаването на хибридни инструменти или продажбата на ипотекирани въздухоплавателни средства.

4.2.3.4. Комисията разчита на грешни данни, за да оцени съответствието с точка 49, буква г) от временната рамка

(185) Ryanair поставя под съмнение финансовите данни, използвани за оценката на Комисията, за да провери дали SAS може да бъде класифицирано като предприятие в затруднено положение към 31 декември 2019 г. по смисъла на ОРГО. Ryanair твърди, че оценката се основава на неконсолидираните отчети на SAS, макар че е трябвало да бъдат използвани консолидираните отчети.

(186) Освен това Ryanair посочва, че Комисията е трябвало да изясни дали е разчитала на подходящия консолидиран набор от отчети за SAS в други части на своята оценка.

4.2.4. *Мярката не е нито подходяща, нито най-малко нарушаващата конкуренцията алтернатива (точка 53 от временната рамка)*

(187) Ryanair счита, че в решението за откриване на процедурата просто се прави описание на мярката, без да дава обяснение за нейната целесъобразност за посрещане на нуждите от рекапитализация на SAS. То също така твърди, че в решението за откриване на процедурата не се съдържа констатация, че мярката нарушава в най-малка степен конкуренцията. По-специално се твърди, че в решението за откриване на процедурата не се съдържа никакъв анализ на нарушенията, причинени от мярката, в сравнение с други възможни инструменти за помощ.

([132]) Тези авиокомпании са Ryanair, EasyJet, IAG, Air Canada, United Airlines, American Airlines, Spirit Airlines, Norwegian Airlines и Hawaiian Airlines.

([133]) Тези авиокомпании са American Airlines, Allegiant Air, Azul, Hawaiian Airlines, Spirit Airlines и GOL Airlines.

4.2.5. *Мярката не е пропорционална и размерът на рекапитализацията превишава необходимия минимум, за да се гарантира жизнеспособността (точка 54 от временната рамка)*

4.2.5.1. Предполагаемо неправилно прилагане на временната рамка

(188) Като се позовава на Насоките за оздравяване и преструктуриране ([134]), Ryanair счита, че жизнеспособност по смисъла на точка 54 от временната рамка е постигната, „*когато дадено предприятие е в състояние да осигури подходяща планирана възвръщаемост на капитала, след като е покрило всичките си разходи, включително амортизацията и финансовите разходи*“. Според Ryanair в решението за откриване на процедурата не се оценява способността на SAS да се върне към равнище на рентабилност, което би било приемливо за частни инвеститори. Ryanair критикува Комисията за приравняването на жизнеспособността с „*достъпа на дружеството до частни капиталови пазари*“ и за факта, че в нейната оценка на жизнеспособността се вземат предвид само показатели за дълг и собствен капитал. Ryanair твърди, че Комисията е следвало да оцени набор от показатели, по-специално показатели за рентабилност като бъдещи маржове на печалба, възвръщаемост на активите или възвръщаемост на собствения капитал.

(189) Ryanair също така счита, че Комисията е следвало да оцени въздействието на неблагоприятните сценарии върху потенциала на SAS за връщане на жизнеспособността, както при предишни решения относно банковия сектор. Тестовете на Комисията за чувствителност на бизнес плана на SAS са недостатъчни и тя е трябвало да предприеме „*широк набор от тестове за устойчивост*“, като разгледа „*редица възможни неблагоприятни сценарии, като взеле предвид съществуващата пазарна несигурност*“.

4.2.5.2. Твърдение за явна грешка в преценката по отношение на изчисляването на размера на помощта

(190) Ryanair твърди, че Комисията е допуснала няколко грешки в оценката по отношение на изчисляването на размера на помощта, необходима на SAS.

(191) Първо, според Ryanair праговете, използвани от Комисията в решението за откриване на процедурата с цел да се определи жизнеспособността, са неподходящи, тъй като са твърде високи и са насочени към изключително благоприятно финансово състояние. Ryanair отбелязва, че преди пандемията от COVID-19 коефициентът нетен дълг/собствен капитал на SAS, коефициентът нетен дълг/EBITDA и коефициентът собствен капитал/активи (три от четирите оценени критерия за жизнеспособност) са били по-лоши от определените от Комисията цели за доказване на жизнеспособност и че въпреки това SAS успява да набере финансиране на капиталовите пазари по това време. Например според Ryanair коефициентът нетен дълг/собствен капитал на SAS е 4,75 през януари 2020 г., коефициентът нетен дълг/собствен капитал непрекъснато надвишава 3,0—3,5, като достига до 4 през януари 2020 г., а коефициентът му собствен капитал/активи е бил постоянно под 18,1 %, като варира от около 16 % през октомври 2019 г. до около 8 % през януари 2020 г.

(192) Второ, Ryanair твърди, че Комисията се е насочила към неподходящ референтен показател, когато е счела, че кредитен рейтинг с инвестиционен клас представлява минималният рейтинг, необходим, за да се позволи на дружеството да получи достъп до пазарно финансиране. В действителност има авиокомпании, които имат достъп до капиталови пазари с по-ниски рейтинги, включително по време на пандемията от COVID-19. Тъй като пропорционалността на помощта е установена по отношение на прага на кредитен рейтинг, който е по-висок от това, което обикновено се изисква от инвеститорите, за да могат авиокомпаниите да получат финансиране на капиталовите пазари, помощта не е ограничена до минимума, необходим за гарантиране на финансовата жизнеспособност на SAS.

(193) Трето, Ryanair заявява, че в решението за откриване на процедурата не се съдържа достатъчен анализ на финансовите прогнози на SAS. Освен това Комисията по-специално е трябвало да оцени степента, до която SAS може структурно да намали разходната си база, за да подобри рентабилността, или степента, до която е успяло да намали разходите в краткосрочен план. По същия начин Комисията не е оценила въздействието на алтернативните прогнози и предположения за движението по отношение на възстановяването на движението от последиците от пандемията.

(194) Съответно Ryanair счита, че помощта не е ограничена до необходимия минимум, за да се гарантира финансовата жизнеспособност на SAS.

([134]) Съобщение на Комисията — Насоки за държавна помощ за оздравяване и преструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение (ОВ C 249, 31.7.2014 г., стр. 1).

4.2.6. *Мярката не гарантира подходящо възнаграждение за Дания и Швеция и тяхното излизане (раздел 3.11.5 от временната рамка)*

4.2.6.1. Капиталовият инструмент не предоставя нито механизъм за поетапно увеличаване, нито сравнима алтернатива (точки 61 и 62 от временната рамка)

(195) Ryanair се позовава на решението SAS II, в което се установява, че капиталовият инструмент не е бил придружен от механизъм за поетапно увеличаване, както е отбелязано и в съображение 134 от решението за откриване на процедурата. Ryanair споделя предварителната констатация на Комисията, съгласно която капиталовият инструмент на мярката не изглежда придружен от подходящ алтернативен механизъм, който като цяло води до подобен резултат по отношение на стимулиращия ефект при излизането на държавата и подобно общо въздействие върху възнаграждението на държавата, като предвидения в точка 61 от временната рамка механизъм за поетапно увеличаване.

4.2.6.2. Хибридният капиталов инструмент предоставя достатъчно възнаграждение на Швеция и Дания (точки 65 и 66 от временната рамка)

(196) Ryanair оспорва предварителното заключение на Комисията, според което хибридните инструменти са предоставили достатъчно възнаграждение на Швеция и Дания.

(197) Ryanair твърди, че маржовете на NSHN1 и NSHN2, които са съответно с 90 базисни пункта и 190 базисни пункта по-високи от посочените в точка 66 от временната рамка минимални изисквания, не компенсират изцяло Швеция и Дания за рисковите характеристики на тези инструменти. В предоставения от Ryanair доклад на Oxera се анализира разликата между финансови инструменти, които се характеризират с един от установените от Комисията четирите ключови профила на риска (вж. съображение 430), и съответен пазарен показател, състоящ се от финансови инструменти, които не споделят тази характеристика на риск но иначе са подобни, например по отношение на дата на емитиране, падеж и кредитен рейтинг ([135]). В този анализ се заключава, че ще е необходим допълнителен марж от 400 базисни пункта за компенсирането по подходящ начин на Швеция и Дания, вместо действителните маржове от 90 и 190 базисни пункта.

(198) Освен това според Ryanair, тъй като NSHN1 и NSHN2 са идентични по отношение на техния рисков профил, съотношението на хеджиране от 100 базисни пункта разлика в маржа между двата инструмента не се основава на каквито и да е осезаеми и достоверни съображения.

4.2.7. *Мярката не предотвратява ненужното нарушаване на конкуренцията (точка 72 от временната рамка)*

(199) Ryanair твърди, че мярката не предотвратява ненужното нарушаване на конкуренцията и по-специално, че е в нарушение на точка 72 от временната рамка.

(200) В подкрепа на твърдението си Ryanair изтъква два набора доводи във връзка с i) определението на съответните пазари и ii) оценката на пазарната мощ на SAS на летищата.

(201) Първо, Ryanair твърди, че в решението за откриване на процедурата Комисията се е отклонила от практиката си за вземане на решения относно сливанията на авиокомпании, която включва определяне на пазари като двойки градове между точка на произход и точка на местоназначение („подходът O&D“) и вместо това е предложила съответните пазари да се определят единствено въз основа на подхода „летище по летище“. Ryanair счита, че по този начин Комисията неправилно е определила съответните пазари и не е оценила дали SAS притежава значителна пазарна мощ на поне един от съответните пазари, както се изисква от точка 72 от временната рамка. Според Ryanair фактът, че мярката е насочена към SAS като група, а не към конкретни линии, не изключва възможността конкретното конкурентно положение на SAS във всяка от двойките градове по модела O&D да бъде засегнато в резултат на отпуснатата помощ. Поради това Ryanair счита, че няма обективна причина обхватът на оценката на конкуренцията да се съсредоточи върху съображенията, свързани с предлагането на държавната помощ. Страничните ефекти от

([135]) По-специално Ryanair сравнява: първостепенни неконвертируеми облигации с второстепенни неконвертируеми облигации (за оценка на необходимия марж за нивото на подчиненост), конвертируеми заеми и облигации с неконвертируеми облигации (за оценка на необходимия марж за неконвертируемост), неконвертируеми облигации с неконвертируеми облигации за плащане в натура (за оценка на необходимия марж за преценката на емитента да изплаща купони) и неконвертируеми 10—20-годишни облигации с неконвертируеми безсрочни облигации (за оценка на необходимия марж за безсрочен падеж).

търсенето са също толкова важни за оценката на държавната помощ в сектора на въздухоплаването, тъй като бенефициерът получава предимство пред други предприятия, които са негови конкуренти по линиите по модела O&D. Освен това с точка 72 от временната рамка Комисията се упълномощава да i) прецени дали бенефициерът притежава значителна пазарна мощ на всеки един от съответните пазари, на който извършва дейност, и ii) да изисква корективни мерки на тези пазари. В резултат на това временната рамка изисква конкурентна оценка, съобразена с оценката, която обикновено се изисква при антитръстови случаи и случаи на сливания. В своите забележки Ryanair се позовава на доклада на Oxera, в който се анализират пазарните дялове на SAS по 567 линии, които SAS експлоатира до и от скандинавските държави през летния летателен сезон на Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA) за 2019 г.

(202) Второ, Ryanair твърди, че оценката на Комисията за пазарната мощ на SAS в решението за откриване на процедурата съдържа редица недостатъци: i) Комисията не е успяла да предприеме ориентиран към бъдещето подход и е разчитала само на исторически данни за летателен сезон лято 2019 г. и летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA; ii) Комисията не е взела под внимание летищата, където SAS не е разполагало с база, въпреки че за една авиокомпания не е необходимо да има база, за да осъществява успешно дейност на дадено летище; iii) Комисията не е взела предвид други пречки за навлизане на пазара освен конкурентния натиск при слотовете, като например икономии от обхвата, брандиране, промоции и лоялност на клиентите, икономии от мрежата или риск от агресивни ответни мерки от страна на заварените оператори; и iv) Комисията погрешно е пренебрегнала степента на разпокъсаност на конкурентите на летищата, като неподходящо е поставила акцент върху държаните слотове вместо върху пазарните дялове и не е оценила достатъчно подробно летищата.

4.2.8. *Комисията не може да отмени забраната за незадължителни купонни плащания (точка 77 от временната рамка)*

(203) Ryanair заявява, че не е имало извънредно обстоятелство, което би могло да оправдае отклонение от точка 77 от временната рамка. Самата пандемия от COVID-19 може да не представлява такова изключително обстоятелство, тъй като във временната рамка вече е взет под внимание изключителния характер на тази пандемия и се определят изисквания въз основа на това.

(204) Що се отнася до специфичните характеристики на мярката, Ryanair критикува няколко несъответствия.

(205) Първо, Ryanair счита, че описанието на преговорите относно споделянето на тежестта с притежателите на облигации представлява противоречие. Според него Комисията твърди, че *„плащането на купоните е включено в преговорите с определени притежатели на облигации“*, докато *„се очаква да бъде ключово съображение за всички притежатели на облигации, за да дадат съгласие за преобразуване“*. Второ, Ryanair отбелязва, че съгласно обяснението на Комисията целта на забраната на незадължителните купонни плащания е свеждането до минимум на размера на необходимата помощ. Въпреки това според него Комисията е установила, че отмяната на забраната се очаква да намали размера на държавната помощ, която се влива. Според Ryanair посочената в точка 77 от временната рамка забрана означава налагането на бенефициерите на помощта за рекапитализация на обвързващ ангажимент, за да се избегнат преговорите с инвеститорите по тази точка и в крайна сметка да се намали размерът на необходимата помощ. Ryanair счита, че притежателите на облигации вече са имали достатъчно стимули да инвестират предвид значителната подкрепа за помощта от страна на Дания и Швеция.

(206) Трето, Ryanair твърди, че оценката на Комисията се основава на погрешен съпоставителен сценарий, а именно, че SAS просто би получило повече помощ, за да покрие финансовите си нужди, в случай че притежателите на облигации не се съгласят със забраната за незадължителни купонни плащания. В това отношение Ryanair счита, че подходящият съпоставителен сценарий при липсата на съгласието на притежателите на облигации би бил, че SAS би получило по-малко помощ или не би получило никаква помощ.

(207) Четвърто, Ryanair счита, че фактът, че отмяната на забраната за незадължителни купони може да е била ключов елемент за участието на притежателите на облигации в рекапитализацията, не може да обоснове отклонението на Комисията от временната рамка. Фактът, че с *„временната рамка не се налага никакво изискване за споделяне на тежестта“* (съображение 206 от решението за откриване на процедурата), не би бил от значение според Ryanair, тъй като в точка 77 от временната рамка се твърди за налагането на известно споделяне на тежестта, както е признато от Комисията в съображение 198 от решението за откриване на процедурата: *„в точка 77 от временната рамка се определя изискване за съвместимост, което не позволява съществуващите частни доставчици на капитал да се ползват от държавната помощ чрез действия, предприети по преценка на бенефициера (като деклариране на дивиденти, обратно изкупуване на акции или плащане на незадължителен купон)“*.

4.2.9. *Комисията не изисква своевременно уведомление за план за преструктуриране (точка 85 от временната рамка)*

(208) Ryanair заявява, че шестгодишният период, след който държавите членки може да са задължени да представят план за преструктуриране на бенефициера на мярка за рекапитализация, както е посочено в точка 85 от временната рамка, не представлява стимул за излизането на държавата. Това е и в рязък контраст със Съобщението относно банковия сектор от 2008 г. ([136]), в което се твърди, че банките трябва да предоставят план за преструктуриране, преди рекапитализацията дори да може да бъде разрешена. Според Ryanair подобен небрежен подход, съчетан с липсата на всякакви структурни мерки, насочени към отстраняване на нарушенията на конкуренцията, е несъвместим с принципа на пропорционалност. Той също така противоречи на точка 45 от временната рамка, се която се установява, че *„емитирането [рекапитализация] на такива инструменти следва да подлежи на строги условия, тъй като те нарушават конкуренцията между предприятията в голяма степен“*. Съответно Комисията следва да изисква уведомление за плана за преструктуриране да бъде подадено много по-рано.

5. МНЕНИЯ НА ДАНИЯ И ШВЕЦИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

(209) Датските и шведските органи реагираха по четири точки, повдигнати от Ryanair в неговото мнение, а именно неправомерността на помощта, общия интерес за намеса, правилата за свободно движение и спазването на точки 61 и 62 от временната рамка.

5.1. Временното възстановяване на помощта не е обосновано

(210) От мнението на Ryanair датските и шведските органи разбират, че Ryanair е поискало от Комисията да разпореди както спирането на неправомерната помощ, така и временното ѝ възстановяване. Те признават, че в контекста на официално разследване Комисията може да издаде разпореждане на държавата членка за временно възстановяване на помощта, докато Комисията не вземе позиция относно съвместимостта с вътрешния пазар. Временното възстановяване на помощта обаче се извършва по преценка на Комисията. Освен това съгласно член 13, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета („Процедурният регламент“) ([137]), за да бъде наложено временно възстановяване, трябва да бъдат изпълнени следните условия:

— съгласно установената практика няма съмнения относно характера на помощта по съответната мярка;

— има нужда от спешни действия;

— има сериозен риск за нанасяне на съществени и непоправими вреди на даден конкурент.

(211) В този случай датските и шведските органи подчертават, че няма нужда от спешни действия и че мярката не създава риск за нанасяне на съществени и непоправими вреди на Ryanair или на който и да е друг конкурент.

(212) Освен това Дания и Швеция твърдят, че Ryanair не е обосновало защо в този случай са били изпълнени условията Комисията да издаде разпореждане за временно възстановяване на помощта.

5.2. Намесата в полза на SAS е в общ интерес

(213) Датските и шведските органи оспорват твърдението на Ryanair, че към момента на предоставяне на мярката SAS не е имало *„уникално положение в сравнение с всички други авиокомпании“*, които осъществяват дейност в Дания и Швеция. Дания и Швеция твърдят, че със своята обширна вътрешна и международна мрежа SAS е играло (и все още играе) съществена роля в поддържането на въздушните връзки в рамките на, до и от Швеция и Дания. Поради тази причина те са счели за необходимо да укрепят капитала на SAS и достъпа му до ликвидност в момент, когато жизнеспособността на SAS е сериозно застрашена от последиците от разпространението на COVID-19.

([136]) Съобщение относно прилагането на правилата за държавна помощ към мерки, взети във връзка с финансовите институции в контекста на настоящата световна финансова криза (Съобщението относно банковия сектор) (ОВ C 270, 25.10.2008 г., стр. 8).

([137]) Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(214) Освен това според Дания и Швеция фактът, че Комисията е основала оценката си *inter alia* на информация, предоставена от държавите членки, не възпрепятства Комисията да направи независима и задълбочена оценка на тази информация. Оценката на Комисията се основава на конкретни факти и данни, които сами по себе си не се оспорват от Ryanair и които показват важния принос на SAS за заетостта, свързаността и икономиките на Дания и Швеция. Освен това датските и шведските органи посочват, че Комисията многократно е искала допълнителна информация с цел да прецени дали е спазена точка 49, буква б) от временната рамка, което доказва, че Комисията е извършила независима оценка.

(215) В отговор на мнението на Ryanair (съображение 177) Дания и Швеция припомнят, че най-важният момент от анализа е, че Дания и Швеция не могат да бъдат сигурни, че към момента на предоставяне на помощта осигуреното от SAS равнище на свързаност ще бъде поддържано от други конкуренти.

(216) Освен това Дания и Швеция считат, че твърденията на Ryanair, че нискотарифните авиокомпании ще заместят SAS по всички линии, като по този начин ще допринесат за икономиката и свързаността в Дания и Швеция по същия начин като SAS, са неточни. Шведските органи посочват, че функциониращите въздушни връзки са необходими за икономиката на държавата, особено с оглед на особеното географско положение и характеристики на Швеция ([138]). Поради това според тях е необходимо операциите на SAS да се запазят, за да се осигури достатъчно равнище на свързаност, тъй като SAS играе решаваща роля в поддържането на въздушни връзки до, от и в рамките на Швеция. SAS извършва полети до тринадесет шведски града и покрива цялата държава — от Малмьо на юг до Кируна на север. Тези вътрешни дестинации са свързани със Стокхолм и Копенхаген като летищни центрове, от които се предлага свързваща мрежа от полети за пътуване както в рамките на държавата, така и в чужбина. Съгласно това твърдение SAS е уникално. За разлика от SAS Ryanair не осъществява стопанска дейност, основана на модела „звездообразна мрежа“ ([139]) и не предоставя възможност за същото наличие на чуждестранни и вътрешни трансфери.

(217) По-общо казано, според мнението на датските и шведските органи държавите членки разполагат със значителна свобода на преценка при определяне на преследвания общ интерес за намеса в полза на бенефициера, като контролът на Комисията е ограничен до явна грешка в преценката. В случая с мярката и избора на намеса в полза на SAS няма такава явна грешка.

5.3. **Мярката е в съответствие с членове 18, 49 и 56 от ДФЕС**

(218) Датските и шведските органи твърдят, че член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС позволява предоставянето на индивидуална помощ и че следователно, ако държавите членки спазват условията, посочени в член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС, косвеното изключване на определени предприятия не може да се счита за неразривно свързано с предмета на мярката за помощ. Въз основа на това Дания и Швеция твърдят, че съгласно процедурите за държавна помощ Комисията не е компетентна да проверява дали изключването на всички предприятия, различни от SAS, противоречи на разпоредбите на Договора относно свободното движение ([140]).

([138]) Шведските органи посочиха, че пътуването между най-северната и най-южната точка на Швеция е по-дълго от пътуването от Люксембург до Тунис, Истанбул или Минск. Най-разпространеният транспорт до и от Швеция е по въздуха, който представлява приблизително 70 % от всички международни пътнически пътувания. Най-северните части на Швеция също имат суров зимен климат и повтарящи се проблеми с достъпността по пътищата през зимата поради сняг и лед. Поради това въздушният транспорт е от голямо значение за поддържането на функциониращи комуникации в цялата държава и е трудно да се замени за повечето пътувания на по-дълги разстояния и за пътувания, при които няма пътна връзка.

([139]) Звездообразната мрежа е стопанска организация, при която дадена авиокомпания не само транспортира пътници между две точки, но също така свързва пътниците от отдалечени точки чрез своя летищен център. Линиите се използват като оси, свързващи други градове чрез своя летищен център. Тази система контрастира с използвания от Ryanair модел от точка до точка, при който няма летищни центрове, а вместо това се предлагат директни полети между градовете оси.

([140]) В това отношение Дания и Швеция се позовават, наред с другото, на решението от 22 март 1977 г., *Iannelli/Meroni*, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, т. 14.

(219) Като допълнителен довод Дания и Швеция считат, че ако Комисията извърши оценка по същество на твърденията на Ryanair в това отношение, няма основание да се заключи, че мярката представлява ограничение на свободното движение. Според Дания и Швеция Общият съд е постановил, че за да се докаже, че дадена мярка за помощ ограничава свободното движение, е необходимо да се установят фактическите или правните елементи, в резултат на които мярката оказва ограничително въздействие, надхвърлящо въздействието, породено от забраната в член 107, параграф 1 от ДФЕС ([141]).

5.4. **Съответствие с точки 61 и 62 от временната рамка**

(220) В отговор на забележките на Ryanair (съображение 195) датските и шведските органи се позовават на своите съвместни мнения относно решението за откриване на процедурата. Те повтарят, че мярката следва да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар, тъй като в нея вече са предвидени необходимите стимули в съответствие с точка 62 от временната рамка. Като алтернатива мярката следва да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар направо въз основа на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС.

(221) В своето искане за информация от 9 ноември 2023 г., изпратено до Дания и Швеция, Комисията поиска от Дания и Швеция да предоставят своите становища относно предложения от SAS механизъм в неговото мнение.

(222) Дания и Швеция потвърдиха, че подобно на SAS, те считат, че предоставената на SAS на 26 октомври 2023 г. мярка отговаря на точка 62 от временната рамка, без да е необходимо прилагането на предвидения от SAS механизъм (раздел 3.1). Въпреки това датските и шведските органи признаха в отговор на въпросите на Комисията, че предложеният от SAS механизъм ще отговаря на условията по точки 61 и 62 от временната рамка. Те също така признаха, че няма да има голяма пречка, било то правна или икономическа, която да попречи на прилагането на такъв механизъм. Накрая, те признаха, че не са установили алтернативни варианти на предвидения от SAS механизъм, които биха били очевидно по-малко обременяващи за SAS или за Дания и Швеция, като същевременно отговарят на условията по точки 61 и 62 от временната рамка.

6. **ОЦЕНКА НА МЯРКАТА**

6.1. **Наличие на държавна помощ**

(223) За да може дадена мярка да бъде квалифицирана като помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, трябва да са изпълнени всички условия, предвидени в посочената разпоредба. Първо, мярката трябва да може да бъде приписана на държавата и да бъде финансирана с държавни ресурси; Второ, мярката трябва да предоставя предимство на своя получател; Трето, това предимство трябва да бъде избирателно. Четвърто, мярката трябва да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията и да засяга търговията между държавите членки.

(224) Мярката може да бъде приписана на държавата, тъй като е предоставена и е управлявана от датските и шведските органи (съображение 90). Мярката е финансирана чрез държавни ресурси, тъй като е финансирана с публични средства, предоставени от Швеция и Дания чрез капиталови и хибридни капиталови инструменти (съображение 91).

(225) Мярката предостави предимство на SAS под формата на рекапитализация при по-благоприятни условия от съществуващите пазарни условия. Това означава, че мярката предостави предимство на SAS в сравнение с нормалните пазарни условия.

(226) Предоставеното с мярката предимство е избирателно, тъй като Дания и Швеция са го предоставили само на едно предприятие, а именно на SAS

(227) Мярката е можело да наруши конкуренцията, тъй като укрепва конкурентното положение на SAS. Това засегна и търговията между държавите членки, тъй като SAS е осъществявала дейност в сектори, в които се извършва търговия в рамките на Съюза.

(228) С оглед на горепосоченото Комисията стига до заключението, че мярката представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Датските и шведските органи не оспорват това заключение.

([141]) В това отношение Дания и Швеция се позовават, наред с другото, на решението от 14 април 2021 г., *Ryanair/Комисия*, T-378/20, ECLI:EU:T:2021:194, т. 81.

6.2. **Правомерност на държавната помощ**

(229) Като са уведомили за мярката, преди да я приведат в действие, датските и шведските органи първоначално са спазили задълженията си по член 108, параграф 3 от ДФЕС.

(230) Въпреки това, след отмяната на първоначалното решение от Общия съд, мярката се е превърнала в неправомерна помощ от момента, в който е предоставена, доколкото вече не е одобрена с решение на Комисията.

(231) Както е посочено в съображение 164, Ryanair е поискало от Комисията да нареди на Дания и Швеция незабавно да преустановят помощта и да поискат от SAS да плати лихви за периода, през който неправомерната помощ е била на негово разположение.

(232) Съгласно член 13, параграф 1 от Процедурния регламент „*Комисията може, след като даде възможност на съответната държава членка да представи коментарите си, да приеме решение, с което изисква от държавата членка да спре всяка неправомерна помощ, докато Комисията вземе решение за съвместимостта на помощта с вътрешния пазар*“.

(233) От тази разпоредба следва, че разпореждането за преустановяване е оставено на преценката на Комисията ([142]) и подлежи на спазване на определени процедурни правила, т.е. Комисията трябва да приеме конкретно решение в това отношение, след като предостави на държавата членка възможност да представи своето мнение. Освен това, съгласно съдебната практика, когато упражнява правото си на преценка, Комисията не е задължена да посочва причините за избора си да не приеме в даден случай разпореждане за преустановяване ([143]).

(234) Тъй като целта на настоящото решение е да се закрие официалната процедура по разследване във връзка с мярката, като се вземе окончателно становище относно съвместимостта на тази помощ с вътрешния пазар, не е необходимо в настоящото решение да се прави оценка на нуждата от разпореждане за преустановяване.

(235) Както е посочено в раздел 5.1, Дания и Швеция отбелязват, че Ryanair изглежда също иска от Комисията да разпореди на Дания и Швеция временно възстановяване на неправомерната помощ от SAS ([144]). Според Дания и Швеция обаче Комисията може да разпореди временно възстановяване на помощта само ако са изпълнени всички условия, определени в член 13, параграф 2 от Процедурния регламент.

(236) Комисията отбелязва, че разпореждането за временно възстановяване, предвидено в член 13, параграф 2 от Процедурния регламент, също е оставено на преценката на Комисията и всъщност е предмет на условията, припомнени от Дания и Швеция в съображение 211. Ryanair не посочва дали в настоящия случай е изпълнено някое от кумулативните условия по член 13, параграф 2 от Процедурния регламент. Във всички случаи, тъй като целта на настоящото решение е да се закрие официалната процедура по разследване във връзка с мярката, като се вземе окончателно становище относно съвместимостта на тази помощ с вътрешния пазар, не е необходимо в настоящото решение да се прави и оценка на нуждата от разпореждане за възстановяване.

6.3. **Съвместимост на държавната помощ**

(237) Тъй като мярката включва помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, е необходимо да се прецени дали тази мярка е съвместима с вътрешния пазар. Тъй като мярката представлява неправомерна помощ, нейната съвместимост трябва да бъде оценявана в съответствие с правните разпоредби, които са в сила към момента на предоставяне на помощта, т.е. на 26 октомври 2020 г.

(238) Комисията отбелязва, че датските и шведските органи са уведомили за мярката съгласно член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС, съгласно тълкуването във временната рамка.

(239) Съгласно член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС Комисията може да обяви за съвместима с вътрешния пазар помощ, предназначена „*за преодоляването на сериозни затруднения в икономиката на държава членка*“.

([142]) Решение от 22 април 2016 г. *Ireland и Aughinish Alumina Ltd/Комисия*, T-50/06 RENV II и T-69/06 RENV II, EU:T:2016:227, т. 79 и 259.

([143]) Решение от 25 април 2018 г., *Унгария/Комисия*, T-554/15 и T-555/15, EU:T:2018:220, т. 112.

([144]) Комисията обаче отбелязва, че от забележките на Ryanair не става напълно ясно, че последното е поискало временно възстановяване съгласно член 13, параграф 2 от Процедурния регламент.

(240) С приемането на временната рамка на 19 март 2020 г. Комисията призна (в раздел 2), че „*епидемичният взрив от COVID-19 засяга всички държави членки и че ограничителните мерки, въведени от държавите членки, пораждат последици за предприятията*“. Комисията стига до заключението „*държавната помощ е оправдана и може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС за ограничен период от време, за да бъде преодолян недостигът на ликвидност, пред който са изправени предприятията, и да се гарантира, че затрудненията, причинени от епидемичния взрив COVID-19, не намаляват тяхната жизнеспособност*“.

(241) В раздел 3.11 от временната рамка разглежда мерките за рекапитализация. В него се определят критериите, съгласно които държавите членки могат да предоставят публична подкрепа по формата на собствен капитал или хибридни капиталови инструменти за предприятия, изправени пред финансови затруднения поради пандемията от COVID-19, с цел да се гарантира, че прекъсването на икономиката няма да доведе до ненужно излизане от пазара на предприятия, които са били жизнеспособни преди пандемията.

(242) Мярката попада в обхвата на раздел 3.11 от временната рамка, тъй като е мярка за рекапитализация под формата на собствен капитал и хибридни инструменти, насочени към укрепване на собствения капитал на SAS и достъпа му до ликвидност, застрашен от последствията от пандемията от COVID-19 (съображение 17).

(243) Точка 48 от временната рамка гласи, че мерките за рекапитализация, свързани с COVID-19, не могат да бъдат предоставени по-късно от 30 септември 2021 г. ([145]) Комисията отбелязва, че Дания и Швеция са предоставили мярката на 26 октомври 2020 г.

(244) Следователно в следващите раздели Комисията ще оцени съвместимостта на мярката съгласно раздел 3.11 от временната рамка, която е приложимото правно основание в сила към момента на предоставяне на помощта.

6.3.1. *Условия за допустимост и за влизане*

(245) Съгласно точка 49 от временната рамка мярката за рекапитализация на COVID-19 трябва да отговаря на четири условия. Тези условия се оценяват последователно в следващите раздели.

6.3.1.1. Съответствие с точка 49, буква а) от временната рамка

(246) Съгласно точка 49, буква а) от временната рамка, държавите членки трябва да покажат, че „*без намесата на държавата бенефициерът би преустановил дейността си или би бил изправен пред сериозни трудности да поддържа своите операции. Тези затруднения биха могли да се докажат по-специално с влошаването на коефициента дълг/собствен капитал на бенефициера или на сходни показатели*“.

(247) От предоставените от Дания и Швеция факти (раздел 2.1.3) е видно, че без мярката SAS би преустановило дейността или би било изправено пред сериозни затруднения да поддържа своите операции.

(248) Първо, SAS регистрира отрицателен собствен капитал още от април 2020 г., като по този начин излага на риск своята платежоспособност (съображение 63). Задълженията на SAS надвишават неговите активи, както се вижда от влошаването на коефициента дълг/собствен капитал. През следващите месеци натрупаните от SAS загуби продължават да нарастват, докато собственият му капитал продължава да намалява (съображение 64). През юли 2020 г. Дания и Швеция изчисляват, че до декември 2020 г. собственият капитал на SAS ще достигне минус 9,4 милиарда шведски крони, което прави капиталовата му структура нежизнеспособна (съображение 65).

(249) Второ, освен че капиталът на SAS се влошава значително и бързо, неговата позиция на ликвидност също изглежда неустойчива. Дания и Швеция са изчислили, че SAS ще изчерпи ликвидността си до края на декември 2020 г. (съображение 65). С други думи, те са очаквали ситуация на неизпълнение в краткосрочен план. Тази оценка е ясно потвърдена от агенцията за пазарен кредитен рейтинг Moody's (съображение 65).

([145]) Както е посочено във версията на временната рамка, която е в сила към момента на предоставяне на мярката.

(250) Трето, заслужава да се отбележи, че SAS се оказа в затруднено финансово положение въпреки факта, че предприема значителни инициативи да намали разходите с цел да смекчи загубите (вж. раздел 2.1.3.1), като работи с малък капацитет, за да намали променливите разходи (съображение 51), като предприема действия да запази паричните средства, по-специално като отлага доставката на въздухоплавателни средства и предоговаря договорите с доставчиците (съображение 52); и като преструктурира своята дейност, за да работи в контекста на ограниченото търсене чрез намаляване на персонала (съображение 53).

(251) Поради това Комисията счита, че Дания и Швеция са доказали, че без намесата на държавата SAS е щяло да преустанови дейността или е щяло да бъде изправено пред сериозни затруднения да поддържа своите операции.

(252) Това заключение е подсилено допълнително от факта, че към момента на предоставяне на мярката е имало ясни признаци за появата на втора вълна от пандемия от COVID-19, която не е предвидена в бизнес плана на SAS, с повторно въвеждане и засилване на ограниченията за пътуване в Дания и Швеция (съображения 22—24, 30—31 и 41). Поради това е вероятно тези ограничения за пътуване допълнително да засегнат и да влошат и без това крехкото финансово състояние на SAS.

(253) Обратно на твърденията на Ryanair в съображение 172, в точка 49, буква а) от временната рамка липсва задължение за Комисията за оценяване на алтернативен сценарий, при който SAS би намалило своите „несистемни“ дейности или би намерило алтернативно финансиране на пазара. Съгласно точка 49, буква а) от временната рамка, държавите членки трябва да докажат, че *без намесата на държавата* бенефициерът би преустановил дейността си или би бил изправен пред сериозни трудности да поддържа своите операции. Поради това съгласно точка 49, буква а) от временната рамка не се предвижда друг алтернативен сценарий, като например сценарий, при който бенефициерът би намалил или преструктурирал своите дейности.

(254) Във всеки случай Комисията изтъква, че Дания и Швеция са предоставили необходимото доказателство за изпълнение на изискването, посочено в точка 49, буква а), в ситуация, в която SAS е намалило дейностите си в значителна степен.

(255) Както е посочено в съображения 35—39, SAS реагира бързо на развитието на пандемията от COVID-19 и ограниченията за пътуване. Например, веднага след като е допуснато от шведското и датското законодателство, SAS незабавно и всеобхватно е използвало временни съкращения (съображение 38). SAS бързо е разработило — до 24 април 2020 г. — нов бизнес план, съсредоточен по-специално върху инициативи за намаляване на разходите (съображения 49 и 50), и е започнало да го прилага незабавно (съображения 37, 51 и 53) ([146]). Към момента на предоставяне на мярката SAS е финализирало своята програма за съкращения (съображение 53); то е предоговаряло с повече от 200 свои доставчици във всички сектори, отложили доставката на 10 въздухоплавателни средства (съображения 52 и 54) и е приложило новата си седмична оценка на търсенето, за да коригира съответно своя капацитет с цел да намали своите променливи разходи (съображение 51). В резултат на това SAS е показало бърза и усърдна реакция на пандемията от COVID-19 и ограниченията за пътуване.

(256) Освен това SAS е предприело значителен брой инициативи за спестяване на разходи. В първоначалния си бизнес план SAS е предложило да постигне цел за намаляване на разходите от 5,4 милиарда шведски крони за 2020 г. и 4,5 милиарда шведски крони след 2021 г., т.е. намаление на разходите почти равно на размера на мярката (съображения 40—46). Трябва да се отбележи, че въпреки това управителният съвет на SAS е поискал допълнителни съкращения (съображение 47), които SAS е установило и се е ангажирало да изпълни, включително чрез частично освобождаване от активи като наземно обслужване (съображение 48). В резултат на това целта за намаляване на разходите за 2020 г. е значително увеличена (съображение 49). Не само, че целите за намаляване на разходите са значителни, но също така са покривали всички различни дейности на SAS, включително товарни, наземно обслужване, въздушно обслужване, пътнически услуги и др. (съображения 41, 43, 45 и 48).

(257) Що се отнася до това дали SAS е можело да намери алтернативно финансиране на пазара, тази оценка е предмет на точка 49, буква в) от временната рамка, а не на точка 49, буква а) от нея.

(258) С оглед на всички тези елементи Комисията заключава, че мярката е в съответствие с точка 49, буква а) от временната рамка.

([146]) По-специално на 12 март 2020 г. SAS вече е било започнало дискусии с лизингодатели и доставчици за отлагане/отказ от доставка на въздухоплавателни средства или плащания във връзка с други активи. Освен това през април и май 2020 г. то драстично е намалило капацитета си, като е работило с по-малко от 10 % от него; също така на 28 април 2020 г. — четири дни след приемането на бизнес плана — е обявило голям план за съкращения.

6.3.1.2. Намесата е в общ интерес

(259) Съгласно точка 49, буква б) от временната рамка държавите членки трябва да докажат, че „*намесата е в общ интерес. Този интерес може да е свързан с избягването на социални трудности и пазарна неефективност поради значителна загуба на работни места, излизането на новаторско предприятие от пазара, излизането от пазара на предприятие със системно значение, риска от прекъсване на важна услуга или подобни ситуации, надлежно обосновани от съответната държава членка*“.

(260) От описанието на фактите, съдържащо се в раздел 2.1.4, става ясно, че за да обяснят, че намесата в полза на SAS е в общ интерес, Дания и Швеция са се позовали по-специално на две от обосновките, предоставени съгласно точка 49, буква б) от временната рамка.

(261) Преди по-подробното разглеждане на тези обосновки е необходимо да се разгледат общите мнения, представени първо от Ryanair, а след това от Дания и Швеция.

(262) Първо, както е посочено в съображение 173, Ryanair твърди, че за да оцени съответствието на мярката с точка 49, буква б) от временната рамка, Комисията е разчитала изключително на елементи, предоставени от Дания и Швеция в решението за откриване на процедурата, вместо да извърши своя собствена независима оценка. В тази връзка Комисията припомня, че Дания и Швеция са представили своето съвместно уведомление за мярката на 11 август 2020 г. и че уведомлението съдържа мотивите, съгласно които Дания и Швеция считат мярката за съответстваща на точка 49, буква б) от временния рамка. Комисията представи и оцени тези елементи в решението за откриване на процедурата и установи предварително, че те не пораждат никакви съмнения. Ключовият момент не е дали Комисията разчита на информация, предоставена от държавите членки, а дали тази информация е точна, достатъчна и подкрепена с доказателства и е била оценена по подходящ начин от Комисията. В настоящия случай няма информация, предоставена от тези държави членки, която да изглежда, че поражда съмнения относно нейната точност, достатъчност или валидност. Освен това целта на официалната процедура по разследване е да се даде възможност на заинтересованите страни да предоставят своите мнения с оглед на това Комисията да може да извърши пълна оценка на фактите и информацията, с които разполага. Както обаче правилно отбелязват датските и шведските органи (съображение 215), никоя заинтересована страна, включително Ryanair, не е оспорила истинността на представените в решението за откриване на процедурата факти, а само тяхната уместност и тълкуване за целите на оценката дали намесата в полза на SAS е в общ интерес.

(263) Второ, що се отнася до уместността на данните, свързани с приноса на сектора на въздухоплаването за датската и шведската икономика (съображение 175), тези данни са от значение за проверката дали съгласно точка 49, буква б) от временната рамка намесата в полза на бенефициера е в общ интерес.

(264) Накрая, обратно на твърдяното от Ryanair в съображение 179, точка 49, буква б) от временната рамка задължава държавите членки да докажат, а Комисията да прецени, дали намесата съгласно поне една от обосновките, предоставени съгласно тази разпоредба, е в общ интерес. Поради това след като Комисията установи наличието на този общ интерес, не е необходимо, както предлага Ryanair, да преценява дали бенефициерът би могъл допълнително да намали или да забрани несъществени дейности, без да застраши преследването на установения общ интерес.

(265) Що се отнася до мнението на датските и шведските органи в съображение 218, според което оценката на Комисията за това какво държавите членки считат за общ интерес, за да се намесят, е ограничена до контрола на явната грешка в преценката, това мнение трябва да бъде отхвърлено. Съгласно постоянната съдебна практика, при прилагането на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС, Комисията разполага с широко право на преценка, чието упражняване включва оценки от икономическо и социално естество, които трябва да бъдат направени в контекста на Съюза ([147]). Поради това контролът на Комисията съгласно точка 49, буква б) от временната рамка не се ограничава до контрол на явната грешка в оценката на обосновката, предоставена от държавата членка.

([147]) В това отношение вж. решение от 12 декември 2014 г., *Banco Privado Português, SA/Комисия*, T-487/11, EU:T:2014:1077, т. 83.

(266) С оглед на тези предварителни съображения Комисията ще оцени дали мярката съответства на точка 49, буква б) от временната рамка, като вземе предвид становищата на заинтересованите страни и на Дания и Швеция в контекста на официалната процедура по разследване.

Риск от прекъсване на важна услуга

(267) *Първо*, както е посочено в съображения 68 и 71, SAS управлява важна вътрешна и международна мрежа, която осигурява свързаност в рамките на и извън Дания и Швеция. Преди пандемията от COVID-19 SAS редовно ([148]) е извършвало целогодишни полети и в двете държави членки и множество вътрешни връзки с различните региони на тези държави членки ([149]). В качеството му на най-големият въздушен превозвач в Дания и Швеция на SAS са се дължали 40 % от превозените по вътрешни линии пътници в Дания през 2019 г., и 50 % в Швеция. Освен това, чрез своите летищни центрове в Копенхаген и в Стокхолм, SAS свързва пътниците на вътрешни полети с международните полети, като предлага въздушни услуги до и от основните бизнес центрове на Съюза и международни бизнес центрове. На SAS са се дължали 30 % от всички международни пътници, превозвани до и от Дания и 25 % от пътниците, превозвани до и от Швеция. Тези услуги по въздушен транспорт са още по-необходими за Швеция предвид нейното относително отдалечено географско положение в Съюза и ширината на нейната територия (и за която алтернативните видове транспорт не са толкова ефективни или подходящи като въздушния транспорт), както и за Дания, като се имат предвид по-специално нейната острови (например Фарьорските острови и Борнхолм). SAS предлага повече от общо100 линии до, от и в рамките на Дания и повече от 150 линии до, от и в рамките на Швеция.

(268) *Второ*, по време на пандемията от COVID-19 (преди предоставянето на мярката) SAS предоставя основни услуги за товарен и пътнически превоз, като изпълнява специални полети за репатриране (съображение 51), транспортира медицинско оборудване и фармацевтични продукти до Дания и Швеция и допринася за гарантиране на непрекъснатостта на производствената верига за шведските и датските предприятия (съображение 73). Освен това по време на пандемията SAS поддържа вътрешни и международни връзки, като позволява извършването на важни пътувания (съображения 68 и 71). Никоя друга авиокомпания не е предоставяла подобни услуги в тези държави, което е било особено важно с оглед на това, че Швеция и Дания се стремяха да ограничат последиците от разпространението на пандемията. Поради това излизането на SAS от пазара е можело да причини, по това време и с оглед на контекста на пандемията от COVID-19,прекъсване на важна услуга. Това е особено силно изразено, тъй като по време на предоставянето на мярката (съображения 22 и 23) вече е била налице появата на втората вълна от COVID-19, като по този начин потенциално се е наложило повторно мобилизиране на въздушните услуги на SAS за осигуряване на основни товари до Швеция и Дания или за репатриране на датски и шведски жители.

(269) Въз основа на тези елементи Комисията отбелязва, че SAS е предоставяло важни услуги за въздушен транспорт на пътници и товари от, до и в рамките на Дания и Швеция, включително по време на пандемията от COVID-19. Обявяването в несъстоятелност на SAS или сериозните му затруднения да поддържа дейността си очевидно биха довели до риск от незабавно лишаване на Дания и Швеция от важни въздушни услуги за тяхната икономика.

(270) Ryanair твърди, че съгласно точка 49, буква б) от временната рамка Комисията трябва да докаже, че всички дейности на бенефициера са незаменими или, алтернативно, трябва да определи дела от неговите дейности, който не може да бъде заменен (съображение 177). Комисията счита, че такова изискване не произтича от формулировката или целта на точка 49, буква б) от временната рамка. В точка 49, буква б) се предвижда, че общият интерес за намеса може да бъде доказан чрез „*риск от прекъсване на важна услуга*“. В това отношение, както правилно се посочва от Дания и Швеция в съображение 216, е достатъчно да се докаже, че въпросната важна услуга не може да бъде възпроизведена в същата или подобна степен от други предприятия, тъй като по дефиниция такива констатацията би характеризирала съществуването на риск от прекъсване на важни услуги.

([148]) 250 месечни вътрешни полета в Дания между Копенхаген и три други датски града; средно 150 месечни вътрешни полета в Швеция между Стокхолм/Гьотеборг и дванадесет други шведски града.

([149]) Както за Дания, така и за Швеция, градовете, обслужвани от SAS, са разпръснати в географско отношение на територията на Швеция и Дания, а не са концентрирани в определени региони.

(271) Във всеки случай, по отношение на това дали други авиокомпании са могли да заменят важните услуги на SAS, за да компенсират в рамките на кратък период от време последиците от прекъсването на тези услуги в Дания и Швеция, Комисията извършва по-долу анализ с оглед на използваните от конкурентите пълнота, капацитет и предлагане, както на национално, така и на международно равнище. Комисията обаче отбелязва, че представените от Ryanair твърдения само оспорват значението на предоставяните от SAS услуги за пътнически въздушен превоз, които, наред с други, представляват само един от факторите, взети предвид от Комисията. В своите забележки Ryanair не оспорва значението на услугите за превоз на товари и репатриране, които SAS извършва за Дания и Швеция по време на пандемията от COVID-19 (съображение 269).

Дания

(272) Комисията отбелязва, че по отношение на услугите по въздушен транспорт, въз основа на предоставените от Дания елементи, описани в съображение 68, през 2019 г. само Norwegian Air Shuttle ([150]) (с един вътрешен маршрут) и Danish Air Transport ([151]) са предоставили значителен брой вътрешни услуги по въздушен транспорт ([152]). Между януари и септември 2020 г., по време на пандемията от COVID-19, Norwegian Air Shuttle е намалило вътрешните си услуги по въздушен транспорт в Дания, като пазарният му дял е намалял от 29 % на 24 %, докато този на Danish Air Transport се е увеличил от 22,5 % на 28,5 %. SAS остава най-голямата авиокомпания на национално равнище с близо 40 % от общия брой превозени пътници по вътрешни линии.

(273) Що се отнася до международните услуги до и от Дания, Norwegian Air Shuttle и Ryanair ([153]) са основните авиокомпании по отношение на превозените пътници до и от Дания след SAS, съответно с 15 % и 9 % от общия брой превозени пътници по международни линии през 2019 г. Комисията отбелязва, че както Norwegian Air Shuttle, така и Ryanair имат голям дял сезонни линии от и до Дания (54 линии от 85 за Norwegian Air Shuttle и 25 линии от 48 линии за Ryanair) в сравнение със SAS (36 линии от повече над 100 линии). Между януари и септември 2020 г. Norwegian Air Shuttle също регистрира спад в дела на превозените пътници (от 15 % на 11 %); всички други авиокомпании са запазили повече или по-малко своите пазарни дялове (на Ryanair леко са се увеличили с 1 %, докато тези на EasyJet ([154]) леко са намаляли). Също така от изявлението на Ryanair става ясно, че Norwegian Air Shuttle се е оказала в сериозни финансови затруднения в началото на пандемията от COVID-19 ([155]). Този факт се подкрепя и от вътрешните документи на SAS ([156]) и съобщенията за медиите ([157]).

(274) С оглед на горепосочените елементи могат да се направят следните заключения. Първо, изглежда, че Norwegian Air Shuttle, основният конкурент на SAS в Дания както на местно, така и на международно равнище, е изпитвал сериозни финансови затруднения, поради което е неправдоподобно да се очаква, че това дружество би било в състояние да поеме всички или значителна част от услугите на SAS в краткосрочен план до, от и в рамките на Дания. Второ, що се отнася до Danish Air Transport, Комисията отбелязва ограничения размер на това дружество, което обслужва малък брой линии ([158]) с по-малко от 20 въздухоплавателни средства (включително малки въздухоплавателни средства) ([159]), поради което то също е малко вероятно да замени дори част от услугите на SAS в

([150]) Norwegian Air Shuttle е нискотарифен превозвач, който преди пандемията от COVID-19 е имал относително сравним размер със SAS и извършва вътрешни, международни и междуконтинентални полети.

([151]) Danish Air Transport е регионална авиокомпания, съставена от по-малък флот (10—20 въздухоплавателни средства).

([152]) В Дания през 2019 г. Norwegian Air Shuttle превозва 29 % от общия брой превозвани по вътрешни линии пътници, а Danish Air Transport — 22 %. В Швеция Braathens Regional превозва 30 % от общия брой превозвани по вътрешни линии пътници през 2019 г., а Norwegian Air Shuttle — 18 %.

([153]) Ryanair също е нискотарифна авиокомпания и най-голямата авиокомпания в Европа, осигуряваща предимно вътрешноевропейски полети.

([154]) EasyJet е един от най-големите нискотарифни превозвачи в Европа.

([155]) Откъсът от стр. 29 от статията на експертния център гласи: „*Според оценките на Roland Berger, в началото на годината Norwegian е имало позиция на ликвидност, която е щяла да му позволи да издържи по-малко от месец без да осъществява каквато и да е дейност. […] Макар че норвежкото дружество майка е изпитало известно облекчение на 4 май 2020 г. благодарение на пакет от спасителни мерки, който му е осигурил вноска от 880 милиона евро, неговото финансово състояние остава много несигурно*“.

([156]) Приложение 40.1 към уведомлението от Дания и Швеция. На срещата от 7 май 2020 г. бордът на SAS обсъжда текущия процес на преструктуриране на Norwegian Air Shuttle.

([157]) Вж. например прессъобщение от 1 май 2020 г. от Reuters, достъпно на: https://www.reuters.com/article/uk-health-coronavirus-norwegianair-histo-idUKKBN22D4QZ (последна консултация от 28 ноември 2023 г.). Вж. също прессъобщение от 20 април 2020 г. от уебсайта CNBC, достъпно на: https://www.cnbc.com/2020/04/20/norwegian-says-4700-jobs-at-risk-after-unit-bankruptcies-contracts-axed.html (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([158]) Вж. проучването на пазара на авиокомпанията, в таблица 3 от което е показано, че през 2019 г. Danish Air Transport експлоатира 9 вътрешни линии и 4 международни линии.

([159]) Вж. уебсайта на Danish Air Transport: https://dat-corporate.com/about-us/dat-fleet/ (последно посетен на 28 ноември 2020 г.). Част от флота на Danish Air Transport се състои от ATR, които са въздухоплавателни средства, предназначени за регионален транспорт с ограничен капацитет (50—70 пасажерски места). Вж. също оценка на историческия флот на Danish Air Transport (оценен на 14 въздухоплавателни средства), предоставена от Planespotters.net, достъпна на: https://www.planespotters.net/airline/Danish-Air-Transport?refresh=1 (последно посетен на 28 ноември 2020 г.).

краткосрочен план, като предложи сходна мрежа, капацитет и честота. Накрая, що се отнася до Ryanair, вероятността това дружество да поеме услугите на SAS в краткосрочен план е много малка. Ryanair не е извършвало вътрешни превози в Дания, а международните му превози са били ограничен до 23 годишни линии преди пандемията от COVID-19, т.е. почти три пъти по-малко от SAS, докато общият брой линии на Ryanair до и от Дания е наполовина на този на SAS. Поради това е разумно да се смята, че тази авиокомпания не би заменила услугите на SAS в краткосрочен план, с оглед и на състоянието на сектора на въздухоплаването след пандемията от COVID-19 и появата на втората вълна на тази пандемия към момента на предоставяне на мярката (съображения 22—24 и 31). В това отношение Комисията отбелязва, че към момента на предоставяне на мярката Ryanair не е предоставило никакви планове за разширяване на операциите си в Дания.

(275) Данните, предоставени от Ryanair в проучването на пазара на авиокомпанията (съображение 169), не позволяват да се заключи друго. В това проучване се представя по същество развитието на въздушното движение до, от и в рамките на Дания в периода 2014—2019 г. по отношение на предлаганите места и броя на предлаганите от авиокомпаниите линии. В проучването на пазара на авиокомпанията се заключава, че в периода 2014—2019 г. нискотарифните превозвачи са разширили много по-бързо обхвата си (увеличение от 66 % на ръста на предлаганите пасажерски места и увеличение от 62 линии), отколкото „датските авиокомпании“, като SAS, за които се твърди, че са допринесли само за 3 % от ръста на капацитета на наличните пасажерски места и са добавили само 14 линии.

(276) Проучването на пазара на авиокомпанията обаче е напълно относно няколко аспекта.

(277) *Първо*, в него се описва само развитието на въздушното движение до, от и в рамките на Дания в периода 2014—2019 г., но се не дават никакви указания за последиците от пандемията от COVID-19 върху въздушното движение до, от и в рамките на Дания, което в настоящия случай е ключов елемент за оценката по точка 49, буква б) от временната рамка. Фактът, че нискотарифните превозвачи са увеличили присъствието си през петгодишния период, обхванат от анализа, не представлява доказателство, че подобно увеличение би продължило след пандемията от COVID-19, която засегна целия сектор на въздухоплаването. Напротив, предоставените от Дания данни показват, че между януари и септември 2020 г. нискотарифните превозвачи като Norwegian Air Shuttle и EasyJet са намалили дела си на превозени пътници от и до Дания, докато Ryanair е отбелязал само леко увеличение на дела си.

(278) *Второ*, макар че в периода 2014—2019 г. нискотарифните превозвачи са увеличили предлагането си на международни въздухоплавателни услуги от и до Дания, това не важи и за вътрешните превози: нискотарифните превозвачи са обслужвали само две вътрешни линии, без никакво увеличение в периода 2014—2019 г., а капацитетът по отношение на предлаганите пасажерски места по тези вътрешни линии е намалял през този петгодишен период.

(279) *Трето*, в проучването не се дават указания за редовността и честотата на офертите, предоставяни от различните анализирани авиокомпании, нито дори за мрежата и дестинациите, които те предлагат. Дава се само указание за броя на предлаганите места и броя на обслужваните от авиокомпаниите линии. Предоставените от Датския орган за гражданско въздухоплаване и железопътен транспорт данни показват обаче, че ако през 2019 г. нискотарифните превозвачи като Norwegian Air Shuttle и Ryanair са обслужвали значителен брой линии до и от Дания, повече от половината от тях са били сезонни (съображение 275), поради което не са експлоатирани на редовни интервали през цялата година.

(280) *Четвърто*, при анализирането в проучването на растежа на Дания в периода 2014—2019 г. по отношение на предлаганите линии и места се прави разлика между SAS и „нискотарифните превозвачи“. В него обаче не се предоставя конкретна информация за всеки от анализираните „нискотарифни превозвачи“. Както е видно от съображение 68, съществува голямо различие между нискотарифните превозвачи, като например Norwegian Air Shuttle, който през 2019 г. обслужва 85 линии до, от и в рамките на Дания, и EasyJet, който обслужва само 16 линии до и от Дания. По същата логика, както е посочено в предоставената от Ryanair статия на експертния център, нискотарифните превозвачи не са били в еднакво финансово състояние към момента на предоставяне на мярката: например Norwegian Air Shuttle е изпитвало сериозни финансови затруднения в сравнение с Ryanair.

(281) *Накрая*, въпреки че при пазарното проучване на авиокомпанията е установено, че „*SAS, като основен превозвач, не е средството за растеж*“ за въздушното движение в периода 2014—2019 г., остава фактът, че през 2019 г., както се вижда от това проучване, SAS е обслужвало 95 линии от, до и в рамките на Дания, като е предлагало 7,1 милиона места ([160]). За сравнение, групата на нискотарифните превозвачи ([161]) е обслужвала 171 линии от, до и в рамките на Дания, като е предлагала 7,1 милиона места. С други думи през 2019 г. SAS е разгърнало капацитет на наличните пасажерски места до, от и в рамките на Дания, който е равен на този на всички нискотарифни превозвачи, взети заедно, и е предлагало редица линии, които съответстват на повече от половината от общия брой обслужвани линии от всички нискотарифни превозвачи, взети заедно. Тази констатация подсилва заключението, че противно на твърденията на Ryanair, за нискотарифните превозвачи би било трудно да заменят операциите на SAS в краткосрочен план в контекста на пандемията от COVID-19, която засяга сериозно сектора на въздухоплаването.

Швеция

(282) Комисията отбелязва, че въз основа на елементите, предоставени от Швеция и описани в съображения 70—71, Braathens Regional и Norwegian Shuttle Air са авиокомпаниите, предоставящи на национално равнище значително количество услуги освен SAS, съответно с 30 % и 18 % от общия брой на превозени по вътрешните линии пътници. Braathens Regional е регионална авиокомпания ([162]), осъществяваща предимно вътрешни превози в Швеция и разполагаща с малък флот (10 до 15 въздухоплавателни средства) ([163]), съставен от малки въздухоплавателни средства ([164]). Комисията отбелязва, че между януари и септември 2020 г. делът на национално равнище на превозените от Braathens Regional пътници е намалял от 30 % на 20 %. В това отношение си заслужава да се отбележи, че от април 2020 г. Braathens Regional влиза в процедура по несъстоятелност, като спира всичките си превози до края на лятото на 2020 г. ([165]) Както е посочено в съображение 274, делът на превозените от Norwegian Air Shuttle пътници също е намалял от 18 % на 14 %.

(283) Що се отнася до международните услуги до и от Швеция, освен SAS на Norwegian Air Shuttle се падат 18 % от всички превозени през 2019 г. международни пътници (повече от 5 милиона пътници), следвано от Ryanair с 8 % (повече от 2 милиона пътници) и Wizz Air и Lufthansa с около 5 % (повече от 1 милион пътници). Wizz Air е нискотарифен превозвач с размер, който е повече или по-малко сравним с този на SAS, докато Lufthansa е една от най-големите авиокомпании в Европа. Заслужава да се отбележи, че между януари и септември 2020 г., по време на пандемията от COVID-19, основният конкурент на SAS — Norwegian Air Shuttle — е намалил значително дела си на международни пътници от 18 % на 13 %, докато този на Ryanair е останал стабилен.

(284) С оглед на тези елементи могат да се направят следните заключения. Първо, изглежда, че Norwegian Air Shuttle, основният конкурент на SAS в Швеция както на местно, така и на международно равнище, е изпитвал сериозни финансови затруднения, поради което е неправдоподобно, това дружество да е било в състояние да поеме всички или част от услугите на SAS в краткосрочен план до, от и в рамките на Швеция. Второ, що се отнася до Braathens Regional, Комисията отбелязва ограничения размер на това дружество, което е функционирало с много по-малък флот от SAS и което, подобно на Norwegian Air Shuttle, е било изправено пред сериозни трудности да поддържа дейността си. В този контекст не е правдоподобно това дружество да е могло да замени дори част от услугите на SAS в краткосрочен план на национално равнище. Накрая, що се отнася до Ryanair, вероятността това дружество да поеме услугите на SAS в краткосрочен план е много малка. Ryanair не е извършвало вътрешни превози в Швеция, докато между януари и септември 2020 г. мрежата му до и от Швеция се е състояла от 44 линии спрямо 85 за SAS ([166]), т.е. около половината. Поради това е разумно да се смята, че тази авиокомпания не би заменила услугите на SAS в краткосрочен план, с оглед и на състоянието на сектора на въздухоплаването след пандемията от COVID-19 и

([160]) Вж. таблица 3 от проучването на пазара на авиокомпанията. Използвани в тази таблица данни включват само полети в рамките на Дания и вътрешноевропейски полети от и до Дания. Тъй като SAS управлява и няколко междуконтинентални дестинации, данните за SAS са подценени.

([161]) Комисията приема, че тази група се състои *поне* от Norwegian Air Shuttle, Ryanair и EasyJet, които са основните нискотарифни авиокомпании зад SAS в Дания през 2019 г.

([162]) Вж. уебсайта на Braathens Regional, достъпен на адрес: https://www.flygbra.se/en/about-braathens-regional-airlines/corporate-information (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([163]) Вж. оценка на историческия флот на Braathens Regional, предоставена от Planespotters.net, достъпна на: https://www.planespotters.net/airline/BRA-Braathens-Regional-Airlines (последно посетен на 28 ноември 2023 г.). Вж. също указание, предоставено чрез уебсайта Aviation24, достъпно на: https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([164]) Braathens Regional осъществява дейност единствено с ATR 72/600, с капацитет от 72 пасажерски места.

([165]) Вж. например уебсайта на Aviation24, достъпен на: https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.). Вж. също https://simpleflying.com/covid-airline-bankruptcies/ (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([166]) Данни от Шведската агенция по транспорта.

появата на втората вълна на тази пандемия към момента на предоставяне на мярката. В това отношение Комисията отбелязва, че към момента на предоставяне на мярката Ryanair не е предоставило никакви планове за разширяване на операциите си в Швеция.

(285) Поради изложените в съображения 278—281 причини предоставените от Ryanair данни в проучването на пазара на авиокомпанията не позволяват да се стигне до друго заключение. Въпреки че при пазарното проучване на авиокомпанията е установено, че „*SAS, като основен превозвач, не е средството за растеж*“ за въздушното движение в периода 2014—2019 г. в Швеция, остава фактът, че през 2019 г., както се вижда от самото проучване, SAS е обслужвало 107 линии от, до и в рамките на Швеция, като е предлагало 10 милиона места ([167]). За сравнение, групата на нискотарифните превозвачи ([168]) е обслужвала 227 линии от, до и в рамките на Швеция, като е предлагала 8,2 милиона места. С други думи през 2019 г. SAS е разгърнало капацитет на наличните пасажерски места, който е по-висок от този на всички нискотарифни превозвачи, взети заедно, и е предлагало редица линии, които съответстват на почти половината от общия брой обслужвани линии от всички нискотарифни превозвачи, взети заедно. Тази констатация подсилва заключението, че за нискотарифните превозвачи би било трудно да заменят операциите на SAS в краткосрочен план в контекста на пандемията от COVID-19, която засяга сериозно сектора на въздухоплаването.

Заключение

(286) Поради това Комисията заключава, че излизането на SAS би причинило прекъсване на важни въздушни услуги за Дания и Швеция, както за вътрешните, така и за международните връзки на тези две държави членки, тъй като е малко вероятно някоя авиокомпания, включително основните конкуренти на SAS, да е била в състояние да поеме и поддържа в краткосрочен план (ако не и след това) операциите на SAS в подобна мрежа, капацитет и честота, или дори значителна част от тях, в условия, при които целия сектор на въздухоплаването беше сериозно засегнат от пандемията от COVID-19. В това отношение Комисията стига до заключение, че към момента на предоставяне на помощта Дания и Швеция (съображение 216) не са могли да бъдат сигурно, че предоставяното от SAS равнище на свързаност би могло да бъде поддържано от други конкуренти.

(287) Освен това, както е посочено от шведските органи в съображение 217, налице е реален риск за Дания и Швеция да загубят услуга, основана на модела „звездообразна мрежа“, при който SAS предоставя възможност на пътниците на вътрешни полети да се свързват безпроблемно с международни полети, като по този начин се осигурява както вътрешната, така и международната свързаност на Дания и Швеция с основните бизнес центрове в рамките на Съюза и извън него. Тази услуга не се предоставя от нито един от основните конкуренти на SAS преди и след пандемията от COVID-19.

(288) В тези заключения не се поставя под въпрос общото твърдение на Ryanair в съображение 177, основано на доклада на Комисията за политиката в областта на конкуренцията от 2014 г., според който авиокомпаниите, които са обявени в несъстоятелност в миналото, обикновено се заменят с по-ефективни авиокомпании, като например нискотарифните авиокомпании, както се вижда нагледно от предполагаемите прецеденти на Sabena, Malev и Spanair. Комисията отбелязва първо, че в този член изрично се предвижда отказ от отговорност, което недвусмислено показва, че в него не се представя официално изявление на Комисията. Във всеки случай Комисията отбелязва, че тази статия, написана през 2014 г., не се отнася до ситуацията на потенциално обявяване в несъстоятелност на авиокомпания в контекста на пандемия, засягаща тежко целия сектор, като пандемията от COVID-19. По същия начин, по отношение на посочените от Ryanair прецеденти на Malev и Spanair ([169]), Комисията счита, че те съответстват на ситуации, всички от които са възникнали в различен контекст и по различно време, в държави членки с различна географска и пазарна ситуация и са във връзка с различни дружества. Те не предоставят на Комисията информация дали в настоящия случай не е имало риск от прекъсване на важните въздушни услуги, предоставяни от SAS за Швеция и Дания в контекста на тежка здравна криза, засягаща целия сектор на въздухоплаването.

([167]) Използваните в проучването на пазара на авиокомпанията данни включват само полети в рамките на Швеция и вътрешноевропейски полети от и до Швеция. Тъй като SAS управлява и няколко междуконтинентални дестинации, данните за SAS са подценени.

([168]) Комисията приема, че тази група се състои *поне* от Norwegian Air Shuttle, Ryanair и Wizz Air, които са основните нискотарифни авиокомпании зад SAS в Швеция през 2019 г.

([169]) Ryanair не е предоставило каквато и да информация относно последиците от обявяването в несъстоятелност на Sabena.

(289) Освен това твърдението на Ryanair, че Комисията си противоречи, като заключава, от една страна, че операциите на SAS не могат да бъдат заменени, а от друга страна, че SAS не притежава пазарна мощ, също е неоснователно. Ryanair приравнява прекъсването на важни услуги на притежаването на значителна пазарна мощ. Едно предприятие обаче може да извършва важни услуги от гледна точка на държавата членка, без непременно да се ползва със значителна пазарна мощ.

Избягване на социални трудности и неефективност на пазара поради значителна загуба на работни места

(290) Комисията също така отбелязва, че SAS е важен пряк и непряк работодател в Дания и Швеция. Първо, SAS все още има пряко назначени близо 6 000 работници (съображение 74), съсредоточава услугите си за въздушен превоз върху бизнес пътувания (повече от 50 % от пътниците му от 2015 г. насам) и през 2019 г. разходва приблизително 4 милиарда шведски крони за разходи за доставчици, като по този начин допринася косвено за БВП на Швеция и Дания (съображение 75). В това отношение Дания и Швеция са измерили чрез проучвания, че SAS допринася пряко и косвено за БВП на Дания и Швеция с няколко милиарда годишно (съображение 75).

(291) Поради това Комисията счита, че излизането на SAS от пазара може да е причинило сериозни социални трудности чрез преките и косвените последици поради загубата на работни места, които може да са резултат от обявяването в несъстоятелност/неизпълнението на задълженията от страна на SAS. Поради това намесата на Дания и Швеция е била оправдана с цел да се избегнат социални трудности и неефективност на пазара, произтичащи от тази значителна загуба на работни места.

(292) Противно на изложения в съображение 176 довод на Ryanair, приносът на SAS към заетостта в датската и шведската икономика е значителен сам по себе си с оглед на броя на служителите, които SAS има, но също така и на непреките работни места, които е създало, без да е необходимо този принос да се сравнява с останалата част от сектора на въздухоплаването. По същия начин е без значение фактът, че приносът на SAS към заетостта в Дания и Швеция може да бъде по-нисък след пандемията поради финансовите предизвикателства за SAS. Всъщност целта на Дания и Швеция е избягването към момента на предоставяне на помощта на допълнителни социални трудности и неефективност на пазара, произтичащи от значителната загуба на преки и непреки работни места, причинена от потенциалното излизане на SAS от пазара. Следователно помощта има за цел да се избегне и влошаване на сериозните смущения, причинени от пандемията от COVID-19, която вече засяга датската и шведската икономика.

Заключение

(293) С оглед на всички тези елементи Комисията заключава, че поради риска от прекъсване на няколко важни услуги, извършвани от SAS (услуги за пътнически превоз, услуги за репатриране, услуги за товарен превоз на медицинско оборудване и др.), при чието отсъствие вероятно те не биха могли да се възпроизведат от други авиокомпании в подобна степен (ако изобщо е възможно), и за да се избегнат допълнителни социални затруднения и неефективност на пазара поради значителна загуба на работни места, Дания и Швеция са доказали общ интерес да се намесят в полза на SAS.

(294) Следователно точка 49, буква б) от временната рамка е спазена.

6.3.1.3. Съответствие с точка 49, буква в) от временната рамка

(295) Съгласно точка 49, буква в) от временната рамка държавите членки трябва да докажат, че „*бенефициерът не е в състояние да намери финансиране на пазарите при достъпни условия и съществуващите в съответната държава членка хоризонтални мерки за покриване на нуждите от ликвидност са недостатъчни, за да се гарантира неговата жизнеспособност*“.

(296) Като предварителна забележка Комисията посочва, че съгласно пояснението в раздел 2.1.3, предприетите мерки за смекчаване и държавната помощ, получена от SAS, са били недостатъчни за коригиране на финансовите му нужди от собствен капитал и ликвидност, произтичащи от пандемията от COVID-19 и свързаните с нея противоепидемични мерки. SAS е продължавало да очаква да достигне отрицателна позиция на собствения капитал от 9,4 милиарда шведски крони и да изчерпи ликвидността си до декември 2020 г. Тази отрицателна позиция на собствения капитал не само е повлияла на ликвидността на SAS, но също така е застрашила неговата платежоспособност и жизнеспособност в краткосрочен план. За да се справи с проблема си с платежоспособността, SAS е трябвало спешно да възстанови баланса си с нов собствен капитал, за да избегне излизането от пазара (раздел 6.3.1.1). Следователно такова възстановяване не може да бъде постигнато чрез поемане на допълнителен дълг, тъй като това би било неефективно за постигане на желания резултат.

(297) Преди пандемията от COVID-19 и както е обяснено в съображение 151, източниците на финансиране за SAS са били главно:

— необезпечен дългов капитал или хибридни инструменти (например револвиращи кредити, необезпечени облигации, хибридни облигации) ([170]);

— обезпечен дълг и оперативен лизинг, обезпечен с обезпечение под формата на собствени активи (например въздухоплавателни средства); и

— собствен капитал.

(298) Както е посочено в раздел 2.1.5 и съгласно становището на SAS, обобщено в раздел 4.1.2, от представените от Дания и Швеция факти става ясно, че въпреки смекчаващите мерки, които SAS е предприело и получената от него преди това държавна помощ, влошеното финансово състояние на SAS към март 2020 г. е увеличило нуждите му от капитал и ликвидност до такава степен, че не е можело да бъдат покрити с финансиране на пазара при достъпни условия, нито чрез хоризонтални мерки, съществуващи в Дания и Швеция.

(299) Първо, SAS е нямало достъп до финансиране под формата на необезпечен дългов капитал и хибридни инструменти при достъпни условия.

(300) По-специално, доказателствата сочат, че към момента на предоставяне на мярката частните инвеститори са се стремели да намалят своята финансова експозиция към SAS. В това отношение Комисията отбелязва, че надеждна отправна точка за тази оценка е влошаването на кредитния рейтинг на SAS, на който инвеститорите обикновено разчитат, за да преценят риска, свързан с инвестирането. Трябва да се отбележи, че на 16 януари 2020 г., тоест преди пандемията от COVID-19, агенцията за кредитен рейтинг Standard & Poor's издава рейтинг B+ за SAS, но го понижава до CCC на 10 юни 2020 г. (съображение 154) с отрицателен последици за способността на SAS да се финансира при достъпни условия на пазара за необезпечен дългов капитал и хибридни инструменти. Агенцията за кредитен рейтинг Moody's извършва подобно понижение с оглед на лошите финансови перспективи на SAS при липса на рекапитализация (съображение 79). Влошаването на кредитния рейтинг на SAS се доказва допълнително от факта, че през юни 2020 г. облигациите и хибридните инструменти на SAS в обращение са се търгували при влошени нива на вторичните пазари (съображение 155). Развитието на цените на тези инструменти между декември 2019 г. и юни 2020 г. показва ясно желанието на частните инвеститори да намалят финансовата си експозиция към SAS. SAS не е успяло и да продължи напред своята програма ETMN, която е въведена преди пандемията ([171]) (съображение 152). Освен това, желанието сред инвеститорската база във връзка с непогасените дългови и хибридни инструменти за инвестиране в нови инструменти при достъпни условия вероятно ще бъде незначително, тъй като тези инвеститори са били помолени да конвертират своите съществуващи инструменти при по-малко преференциални условия като част от рекапитализацията (съображение 156).

(301) Второ, SAS не успяло да получи достъп до пазарно финансиране при достъпни условия под формата на обезпечен дългов капитал чрез използване на необременени с тежести въздухоплавателни средства или други видове активи.

(302) В действителност веднага след избухването на COVID-19 през март 2020 г. SAS се е опитало да сключи договор за механизъм за револвиращ кредит с група банки, което се оказа неуспешно без държавна подкрепа, тъй като банките не са били готови да поемат необезпечен риск (съображение 78). Това със сигурност показва, че тогавашната готовност за отпускане на кредити, дори обезпечени с обезпечение, на дружества от сектора на въздухоплаването, е била много ниска. В крайна сметка SAS е сключило механизъм за револвиращ кредит, обезпечен на 90 % с държавните гаранции, но банките са изисквали обезпечения за оставащата необезпечена част от механизма в необременени с тежести активи, притежавани от SAS. В това отношение Комисията отбелязва, че групата банки се е нуждаела от значително обезпечение в сравнение със собствената си експозиция на риска (съображение 78) ([172]). Освен това, както е доказано от SAS (съображение 158), дружеството не е можело да разчита на достатъчен брой необременени с тежести въздухоплавателни средства, за да покрие някаква значима част от своите нужди от

([170]) Както може да се види от страница 110 от неговия годишен отчет за 2019 г., SAS е сключило различни краткосрочни кредити с цел да осигури допълнително финансиране, ако е необходимо. Докладът е публично достъпен на адрес https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([171]) Както беше поискано, Комисията получи доказателства, потвърждаващи липсата на програмата ETMN към момента на рекапитализацията, под формата на писмо за отказ от […].

([172]) За да сключи споразумението за механизъм за револвиращ кредит, SAS е трябвало да предостави като обезпечение на банките пакет от активи, свързани с въздухоплавателните средства, на обща стойност, която е два пъти по-голяма от необезпечената част на револвиращия кредит, за която рискът от неизплащане е поет от банките (10 % от номиналния размер на заема), и отрицателен залог върху вътрешногруповите заеми и сметки на SAS. Очевидно това споразумение вече ограничава оставащото на разположение на SAS обезпечение към момента на рекапитализацията.

ликвидност или капитал, тъй като то би могло разумно да включи само 4 въздухоплавателни средства с по-нова технология. Освен това редът и условията, свързани с механизма за револвиращ кредит, са допълнителен признак, че към момента на предоставяне на мярката е било малко вероятно SAS да получи достъп до обезпечен дългов капитал при финансово достъпни условия (съображение 158) ([173]). Накрая, Комисията счита, че всички останали активи, които на теория биха могли да бъдат използвани като обезпечение (като програмата Eurobonus), не биха послужили като ефективно решение за проблемите с ликвидността и платежоспособността на SAS, особено като се има предвид спешността да се действа към момента на предоставяне на мярката и времевите ограничения, свързани с възможността за продажба на тези активи (съображения 48) и 159).

(303) Трето, за да се справи с проблема си с платежоспособността, произтичащ от значителна отрицателна позиция на собствения капитал към момента на предоставяне на мярката, SAS е трябвало спешно да възстанови баланса си с нов собствен капитал, за да избегне излизането си от пазара. Счетоводният баланс на дружество не може да бъде възстановен чрез поемане на допълнителен дългов капитал, тъй като това би било неефективно за постигане на желания резултат (съображение 297) ([174]). В този контекст SAS се е нуждаело от вливане на капитал, произтичащ от съществуващи акционери и/или нови инвеститори, за да се справи с проблемите си с платежоспособността и постепенно да възстанови достъпа си до финансовите пазари при достъпни условия.

(304) В това отношение Комисията отбелязва, че мярката е била ефективно предназначена да улесни участието на частни инвеститори за покриване във възможно най-голяма степен на нуждите на SAS от капитал и ликвидност. По-специално SAS прави това, като предлага привлекателни условия на частни инвеститори, за да участват в емисията на права, и като договаря споделянето на тежестта с акционери, различни от Дания и Швеция (съображения 84, 85, 117 и 162).

(305) Накрая Комисията отбелязва, че никакви други хоризонтални инструменти, с които разполага SAS към момента на предоставяне на мярката, не биха били достатъчни, за да се покрият нуждите от ликвидност на SAS и да се гарантира неговата жизнеспособност (съображение 82).

(306) Предоставено от Ryanair становище по този въпрос (съображения 180—184) не променя тези констатации.

(307) Първо, що се отнася до довода на Ryanair, че оценката на Комисията се основава изключително на направени от шведските и датските органи твърдения (съображение 180), Комисията се позовава на предходния раздел от настоящото решение (съображение 263).

(308) Второ, Ryanair твърди, че SAS е можело да привлече финансиране със собствен капитал от инвеститори, различни от съществуващите му акционери, чрез публично предлагане, без участието на Швеция и Дания. Въз основа на включените в доклада на Oxera доказателства се посочва, че в сектора на въздухоплаването през периода април — декември 2020 г. девет авиокомпании са събрали общо 6,2 милиарда евро (съображение 182) ([175]). В становището си обаче Ryanair не предоставя конкретни доказателства за частно финансиране, достъпно за SAS към момента на предоставяне на мярката. Фактът, че редица авиокомпании може да са получили финансиране от пазарите под формата на собствен капитал, не означава непременно, че тези компании са били в сравнимо положение със SAS или че подобни варианти са били (достатъчно) на разположение на SAS или биха могли (частично) да заменят мярката ([176]).

([173]) Съгласно условията на споразумението за механизъм за револвиращ кредит, сключено с банките, SAS е трябвало да предостави като обезпечение пакет от необременени с тежест активи от въздухоплавателните средства, на обща стойност, която е два пъти по-голяма от необезпечената част от револвиращия кредит, за която рискът от неизплащане е поет банките (10 % от номиналния размер на заема), заедно с отрицателен залог върху вътрешногруповите заеми и сметки на SAS.

([174]) За да представи нагледно относителната големина на проблемите с платежоспособността на SAS спрямо обикновените нужди от ликвидност си струва да се сравни очакваната капиталова позиция в края на 2020 г. (минус 9,4 милиарда шведски крони) с одобрената сума на помощта по мярката (11 милиарда шведски крони). Както е посочено в бележка под линия 123, тази гледна точка се потвърждава от няколко експертни проучвания от банки, включително това от Den Norske Bank (DNB), която публикува следния коментар на 28 май 2020 г.: „*С балансова стойност на собствения капитал, която вече е отрицателна, баланс с неустойчиви равнища на дълга и перспективи за продължаване на значителните загуби на печалби при сценарий за поетапно увеличаване, който ще отнеме години, прогнозираме, че може да е необходимо ново финансиране в размер до 10 милиарда шведски крони*“.

([175]) Според Ryanair тези авиокомпании са Ryanair, easyJet, IAG, Air Canada, United Airlines, American Airlines, Spirit Airlines, Norwegian Airlines и Hawaiian Airlines,

([176]) Следва да се посочи и че капиталовата структура на авиокомпаниите, техният бизнес модел, правният им статут и достъпът им до външен капитал могат да варират значително. Ryanair не представя никакви доказателства за съпоставимост между всички изброени дружества и SAS.

(309) Във всеки случай е достатъчно да се отбележи, че мярката е позволила на на други инвеститори да участват в емисията на права, различни от отговарящите на условията и съществуващите акционери на SAS (съображение 104). В това отношение Комисията отбелязва въз основа на резултата от емисията на права, че макар интересът от страна на частни инвеститори да е бил по-силен от очакваното, не е имало достатъчно капитал от пазарни инвеститори, за да се покрие цялата сделка, тъй като записването от страна на съществуващи и нови акционери възлиза на до приблизително 90 % от общия размер на предлаганите акции при емисията на права. Въз основа на това е трябвало да се изпълнят ангажиментите за подписване от страна на датските и шведските органи, за да се постигне необходимото увеличение на капитала. С тази констатация се потвърждава, че дори с предложеното от Дания и Швеция обезпечение с поемането на ангажименти, към момента на предоставяне на мярката SAS не е разполагало с достатъчно финансиране със собствен капитал от частни инвеститори (съображения 104 и 105).

(310) Освен това Комисията отбелязва, че посочените от Ryanair авиокомпании са получили първоначални заеми при благоприятни условия, за да покрият нуждите си от ликвидност. В този контекст тези заеми може да са доведели до по-привлекателна за частните инвеститори емисия на права или вливане на капитал. В резултат на това тези заеми не предоставят надежден референтен показател в подкрепа на довода на Ryanair, че други авиокомпании са успели да наберат капиталово финансиране от инвеститори по време на пандемията от COVID-19, без никаква обществена подкрепа.

(311) За да се представи нагледно тази точка, в доклада на Oxera се посочва, че IAG е събрало над 2 милиарда евро в емисия на права, записана пропорционално от съществуващи акционери. Все пак трябва да се посочи, че през май 2020 г. (преди емисията на права) Iberia и Vueling, две дъщерни дружества на IAG, са получили общо 1 милиард евро заеми от търговски банки, гарантирани от Instituto de Crédito Official ([177]). Същото важи и за Ryanair ([178]) и EasyJet ([179]), които са получили заем в размер на 600 милиона британски паунда от правителството на Англия и Bank of England в рамките на правителствения механизъм за корпоративно финансиране, свързано с Covid-19 (което е позволило на предприятията в Обединеното кралство да подадат молба за заеми при търговските лихвени проценти преди COVID-19). Накрая, през април 2020 г. Allegiant Air, American Airlines, Hawaiian Airlines и Spirit Airlines са получили държавна подкрепа под формата на безвъзмездни средства и заеми от Министерството на финансите на правителството на Съединените щати ([180]). За разлика от това, когато SAS получава подкрепа преди мярката (раздел 2.1.3.2), тази подкрепа е била предоставена предимно чрез държавна гаранция при по-нисък размер от размера на тези авиокомпании. Този кредит е трябвало да бъде незабавно отменен и изплатен изцяло, в случай че SAS извърши рекапитализация (съображение 81).

(312) Трето, Ryanair твърди, че SAS може да е набрала дългово финансиране от пазарни инвеститори въз основа на доказателства, включени в доклада на Oxera, показващи, че няколко авиокомпании със сравним кредитен рейтинг със SAS са успели да наберат значителни суми дългово финансиране на пазарите в началото на пандемията от COVID-19 ([181]). По-специално Ryanair твърди, че SAS е можело да разчита на своите 55 въздухоплавателни средства без тежести като обезпечение за набиране на обезпечен дългов капитал при по-достъпни условия.

(313) Както е посочено в съображение 309, Ryanair не предоставя конкретни доказателства за частно финансиране, достъпно за SAS към момента на предоставяне на мярката. Фактът, че няколко авиокомпании може да са получили необезпечено или обезпечено дългово финансиране от пазарите, не означава непременно, че тези компании са били в сравнимо положение със SAS или че подобни варианти са били (достатъчно) на разположение на SAS или биха могли да заменят рекапитализацията от държавата ([182]).

([177]) Вж. например, https://www.iairgroup.com/en/newsroom/press-releases/newsroom-listing/2020/ib-vy-loan-agreements (последно посетен на 28 ноември 2023 г.). Вж. също публикации в пресата за групата IAG, която получава същия вид заем от правителството на Англия: https://www.aljazeera.com/economy/2020/5/7/british-airways-parent-iag-taps-uk-government-funds-for-help (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([178]) Вж. например, https://news.sky.com/story/coronavirus-airlines-among-businesses-given-bank-of-england-bailouts-12000568 (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([179]) Вж. например, https://www.theguardian.com/business/2020/apr/06/easyjet-secures-600m-coronavirus-loan-from-uk-treasury-and-bank (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([180]) Вж. например, https://home.treasury.gov/policy-issues/coronavirus/assisting-american-industry/payroll-support-program-payment (последно посетен на 28 ноември 2023 г.).

([181]) Според Ryanair тези авиокомпании са American Airlines, Allegiant Air, Azul, Hawaiian Airlines, Spirit Airlines, GOL Airlines.

([182]) Следва да се посочи и че капиталовата структура на авиокомпаниите, техният бизнес модел, правният им статут и достъпът им до външен капитал могат да варират значително. Ryanair не представя каквито и да е доказателства за съпоставимост между всички изброени дружества и SAS.

(314) Както също е обяснено в съображение 304, Комисията отново заявява, че SAS е трябвало спешно да възстанови баланса си с нов собствен капитал, с оглед на разрешаване на проблема с платежоспособността и избягване на излизането от пазара. SAS е можело да започне възстановяване на своя баланс, да се справи с проблемите си с платежоспособността с необходимата спешност и постепенно да възстанови достъпа си до пазарно финансиране при достъпни условия само чрез набиране на нов капитал от съществуващи и/или нови инвеститори.

(315) Освен това предоставените от Ryanair примери за авиокомпании с кредитен рейтинг, вариращ от Ba3 до B1, не предлагат никаква основа за съпоставяне, тъй като на 10 юни 2020 г. кредитният рейтинг на SAS е бил понижен от B+ на CCC (вж. съображение 300). Поради това изброените сделки, извършени от определени авиокомпании, не предоставят надежден показател за довода на Ryanair, че сравними авиокомпании са успели да наберат дългово финансиране от инвеститори по време на пандемията от COVID-19.

(316) Освен това, противно на твърденията на Ryanair, SAS не е разполагало с 55 въздухоплавателни средства без тежести ([183]) като обезпечение за набиране на обезпечен дългов капитал при по-достъпни условия. Както е обяснено в съображение 303, SAS не е можело да разчита на достатъчен брой необременени с тежести въздухоплавателни средства, за да покрие някаква значима част от своите нужди от ликвидност или капитал, тъй като SAS би могло разумно да включи само 4 въздухоплавателни средства с по-нова технология. Освен това редът и условията, свързани с механизма за револвиращ кредит, държавната гаранция по който е одобрена през април 2020 г., са допълнителен признак, че по време на рекапитализацията е било малко вероятно SAS да има на разположение обезпечен дълг при финансово достъпни условия (съображение 303).

(317) Четвърто, Ryanair критикува Комисията, че не е обмислила дали SAS е могло да извърши други сделки с частни участници на пазара, за които се твърди, че биха допринесли за ликвидността на SAS, без да се увеличава дълга му, като издаването на хибридни инструменти или продажбата на ипотекирани въздухоплавателни средства.

(318) Въз основа на представените ѝ доказателства Комисията счита, че е много малко вероятно SAS да е имало достъп до финансиране под формата на хибридни инструменти при финансово достъпни условия (вж. съображение 300). Също така е уместно да се вземе предвид, че през юни 2020 г. кредитните рейтинги на SAS са понижени с отрицателни последици за способността на дружеството да се финансира при достъпни условия на пазара за хибридни инструменти. Това допълнително се доказва от факта, че непогасените хибридни инструменти на SAS са се търгували при влошени нива на вторичните пазари по време на рекапитализацията, както се вижда от развитието на цените на тези инструменти в периода между декември 2019 г. и юни 2020 г.

(319) Освен това, съгласно точка 49, буква в) от временната рамка, от Комисията се изисква да прецени дали даден бенефициер на помощта би могъл да получи достъп до алтернативно пазарно финансиране при достъпни условия. Поради това тази оценка не включва проверка дали бенефициерът би могъл допълнително да намали дейностите си, както предлага Ryanair. Ето защо твърдението на Ryanair, че SAS следва да бъде задължено да обмисли продажбата на ипотекирани въздухоплавателни средства като форма на алтернативно пазарно финансиране при достъпни условия, което на практика би довело до намаляване на операциите на SAS, не е оправдано.

(320) Поради това с оглед на горепосоченото Комисията счита, че SAS не е било в състояние да намери финансиране на пазарите при достъпни условия и съществуващите в съответната държава членка хоризонтални мерки за покриване на нуждите от ликвидност са били недостатъчни, за да се гарантира неговата жизнеспособност. Следователно мярката е в съответствие с точка 49, буква в) от временната рамка.

6.3.1.4. Съответствие с точка 49, буква г) от временната рамка

(321) Съгласно точка 49, буква г) от временната рамка държавите членки трябва да докажат, че *„бенефициентът не е предприятие, което вече е било в затруднение към 31 декември 2019 г. (по смисъла на ОРГО)“*.

(322) Като предварителна забележка Ryanair правилно изтъкна, че в първоначалното си решение Комисията е разчитала на неконсолидираните отчети за SAS за своята оценка съгласно точка 49, буква г) от временната рамка (вж. съображение 185). Сега Комисията допълнително оценява условията по член 2, параграф 18, букви а) и в) от ОРГО, като използва консолидираните отчети на SAS, изготвени в съответствие с приложимите финансови и счетоводни правила.

([183]) За да изчисли този брой, Ryanair просто приема, че към момента на рекапитализацията всички притежавани въздухоплавателни средства към края на 31 октомври 2019 г. все още са били необременени с тежести.

(323) Следователно, въз основа на предоставените от датските и шведските органи доказателства (съображение 98), Комисията прегледа консолидираните отчети на SAS като дружество с ограничена отговорност и дружество майка на SAS Group. Комисията установи, че в резултат на натрупани загуби SAS не е загубило повече от половината от своя записан акционерен капитал (вж. член 2, параграф 18, буква а) от ОРГО). Според консолидираните финансови отчети на SAS неговият акционерен капитал към 31 декември 2019 г. (5,7 милиарда шведски крони) остава над половината от записания акционерен капитал (7,7 милиарда шведски крони). Второ, Комисията установи, че SAS не е било в процедура по колективна несъстоятелност, нито е отговаряло на критериите на своето вътрешно право, за да бъде обект на процедура по колективна несъстоятелност по искане на неговите кредитори (вж. член 2, точка 18, буква в) от ОРГО). Накрая, въз основа на консолидираните отчети на SAS, Комисията е изчислила неговия коефициент дълг/собствен капитал към 31 декември 2019 г. (4,96). Комисията отбелязва, че тази стойност остава под прага от 7,5, посочен в член 2, параграф 18, буква д) от ОРГО.

(324) От това следва, че SAS не е било предприятие, което вече е било в затруднение към 31 декември 2019 г. по смисъла на ОРГО. В този контекст мярката е в съответствие с точка 49, буква г) от временната рамка.

6.3.2. *Видове мерки за рекапитализация*

(325) Съгласно точка 52 от временната рамка „*държавите членки могат да предоставят мерки за рекапитализация, свързани с COVID-19, като използват два отделни набора от инструменти за рекапитализация: а) инструменти на собствения капитал, по-специално емитиране на нови общи или привилегировани акции; и/или б) инструменти с капиталов компонент (наричани „хибридни капиталови инструменти“)* ([184]), *по-специално права на участие в печалбата, непреки дялови участия и конвертируеми обезпечени или необезпечени облигации.*“ Точка 53 от временната рамка гласи, че „*държавната намеса може да бъде под формата на всякакви варианти на горепосочените инструменти или на комбинация от капиталови и хибридни капиталови инструменти*“. Във всеки случай „*държавата членка трябва да гарантира, че избраните инструменти за рекапитализация и свързаните с тях условия са подходящи за посрещане на нуждите от рекапитализация на бенефициера, като в същото време нарушават конкуренцията в най-малка степен*“.

(326) Както е посочено в съображение 99, мярката представлява комбинация от капиталов инструмент и хибридни капиталови инструменти.

(327) Капиталовият инструмент в крайна сметка се изразява в капитал, възлизащ на общо 3,54 милиарда шведски крони, изплатен от Дания и Швеция в полза на SAS срещу емитирането от страна на SAS на нови обикновени акции (съображения 103—105).

(328) Хибридните капиталови инструменти са под формата на 6 милиарда шведски крони в безсрочни нови хибридни облигации, държани и изцяло изплатени от Дания и Швеция (съображение 106). Тези инструменти се класифицират като собствен капитал съгласно МСФО.

(329) Що се отнася по-конкретно до точка 53 от временната рамка, в своите мнения Ryanair посочи, че Комисията не е обяснила защо мярката е подходяща, за да се посрещнат нуждите от рекапитализация на SAS, и не е оценила дали мярката нарушава конкуренцията в най-малка степен, по-конкретно в сравнение с други възможни инструменти за помощ (съображение 187).

(330) В отговор на това мнение е нужно да се припомни, че даден инструмент за рекапитализация и условията, прилежащи към него, може да се считат за подходящи за посрещане на нуждите от рекапитализация на бенефициера, като в същото време нарушават конкуренцията в най-малка степен, както е посочено в точка 53 от временната рамка, при условие че отговарят на различните изисквания, предвидени за тази цел във въпросната рамка и свързани с размера на рекапитализацията (раздел 3.11.4), възнаграждението и излизането на държавата от капитала (раздел 3.11.5), управлението и предотвратяването на ненужното нарушаване на конкуренцията (раздел 3.11.6) и стратегията за излизане на държавата от участието, произтичащо от рекапитализацията (раздел 3.11.7). Всички тези изисквания имат за цел именно да гарантират, че разглежданата мярка и свързаните с нея условия не надхвърлят необходимото за посрещане на нуждите от рекапитализация на бенефициера, като в същото време нарушават конкуренцията в най-малка степен. Следователно, ако тези изисквания са спазени, избраният инструмент за рекапитализация трябва да се счита за отговарящ на условията на точка 53 от временната рамка. Всяко от тези изисквания е оценено в следващите раздели.

([184]) Хибридните капиталови инструменти са инструменти, които притежават характеристики както на дълг, така и на собствен капитал. Например конвертируемите облигации получават възнаграждение като за облигации до момента на тяхното преобразуване в собствен капитал. Следователно оценката на общото възнаграждение по хибридните капиталови инструменти зависи, от една страна, от тяхното възнаграждение през периода, през който те са инструменти, наподобяващи дългови инструменти, и от друга страна, от условията на преобразуване в инструменти, наподобяващи капиталови инструменти.

(331) Що се отнася до съществуването на алтернативни инструменти за помощ, Комисията вече заключи в раздел 6.3.1.3, че в настоящия случай не е имало други алтернативи на мярката. Освен това съгласно установената съдебна практика от Комисията не се изисква да доказва с положителност, че никоя друга възможна мярка за помощ, която по определение е хипотетична, не би била по-подходяща и не е по-малко вероятно да доведе до нарушения на конкуренцията ([185]).

6.3.3. *Размер на рекапитализацията (точка 54 от временната рамка)*

(332) Съгласно точка 54 от временната рамка, *„за да се гарантира пропорционалността на помощта, размерът на рекапитализацията, свързана с COVID-19, не трябва да надвишава необходимия минимум, за да се гарантира жизнеспособността на бенефициера, и не следва да надхвърля необходимото за възстановяването на капиталовата структура на бенефициера до положението, предхождащо разпространението на COVID-19, т.е. към 31 декември 2019 г. При оценката на пропорционалността на помощта се взема предвид държавната помощ, получена или планирана в контекста на разпространението на COVID-19.“*

(333) Тестът за пропорционалност, установен в точка 54, се състои от две кумулативни условия. От една страна, рекапитализацията, свързана с COVID-19, не трябва да надвишава необходимия минимум, за да се гарантира жизнеспособността на бенефициера, т.е. тя не може да надхвърля минималния размер на помощта за рекапитализация, необходима, за да бъде възстановен достъпът на дружеството до частните капиталови пазари (а оттам и възможността му да получава дългово и/или дялово финансиране на достъпни цени от пазарите). От друга страна, рекапитализацията, свързана с COVID-19, не трябва да надхвърля необходимото за възстановяването на капиталовата структура на бенефициера до положението, предхождащо разпространението на COVID-19.

(334) Както е посочено в съображение 16, оценката на мярката, след отмяната на първоначалното решение от Общия съд, трябва да се основава на фактите и елементите, които са били налице по времето на предоставянето на помощта. По тази причина при оценката на Комисията се използват изготвени към онзи момент прогнози и предвиждания за определени цифри. При извършване на оценката на пропорционалността съгласно точка 54 от временната рамка Комисията се основава на консолидираните отчети на цялата група SAS, включително на SAS и на неговите дъщерни дружества.

(335) Първо, за да прецени дали помощта съответства на минимума, необходим за възстановяване на капиталовата структура на бенефициера до положението, предхождащо разпространението на COVID-19, Комисията разгледа финансовите прогнози относно i) собствения капитал на бенефициера; и ii) коефициента дълг/собствен капитал на бенефициера. Тези прогнози се отнасяха за положението след рекапитализацията, свързана с COVID-19, извършена в края на финансовата 2021 година. Комисията сравни стойностите на тези показатели с онези, предхождащи разпространението на COVID-19 ([186]).

(336) На второ място, за да оцени дали помощта съответства на необходимия минимум, за да се гарантира жизнеспособността на SAS, Комисията определи минималния размер на държавната помощ за рекапитализация, необходима за възстановяване на достъпа на дружеството до капиталовите пазари (на дълг или на дялов капитал). За тази цел Комисията анализира следните показатели (изготвени като прогнози):

— коефициента нетен дълг/собствен капитал, който обичайно се взема предвид от рейтинговите агенции, когато оценяват кредитоспособността на дружествата. По-специално Комисията ще сравни коефициента нетен дълг/собствен капитал на бенефициера след мярката с референтна стойност за коефициента нетен дълг/собствен капитал на други европейски авиокомпании преди избухването на COVID-19, т.е. с положението към 31 декември 2019 г. Комисията счита, че полезен и подходящ референтен показател е коефициентът нетен дълг/собствен капитал на третия квартил на съпоставимите дружества;

— коефициента нетен дълг/EBITDA, друг показател, който рейтинговите агенции използват, за да определят кредитоспособността на дружествата. По-специално Комисията ще оцени дали коефициентът нетен дълг/EBITDA след рекапитализацията, свързана с COVID-19, не е под прага от 3,0—3,5. Тази проверка е с консервативен подход, тъй като обичайна практика е коефициент нетен дълг/EBITDA, по-висок от 3,5, да се разглежда като сигнал за лоша кредитоспособност. Макар че действителните кредитни рейтинги зависят от редица фактори, дружествата с такива стойности на коефициента нетен дълг/EBITDA обикновено не получават инвестиционен рейтинг, което означава, че за тях е по-трудно и скъпоструващо да получат достъп до частните капиталови пазари;

([185]) Вж. в този смисъл решение от 6 май 2019 г., *Scor/Комисия*, T-135/17, EU:T:2019:287, т. 94.

([186]) Тъй като финансовата година на SAS обхваща периода от 1 ноември до 31 октомври, счетоводният баланс за първото тримесечие на 2020 г., което приключва на 31 януари, е последният преди разпространението на COVID-19. Поради това Комисията счита за уместно да използва данните от първото тримесечие на финансовата 2020 година (приключващо през януари 2020 г.), за да оцени положението, предхождащо COVID-19, вместо да използва данните към 31 декември 2019 г.

— коефициента собствен капитал/активи, още един показател, който е част от оценката на кредитоспособността на дружествата. Комисията използва този коефициент, за да извърши същата проверка спрямо референтни показатели, както при коефициента нетен дълг/собствен капитал;

— коефициента на финансова готовност, който представлява съотношението между ликвидните средства на дружеството, включително неизползваните кредитни линии, и постоянните му разходи. Комисията съпостави този коефициент с прага от 25 %. Ако индексът на финансова готовност е по-нисък от 25 %, администрацията по въздухоплаване ще започне да упражнява по-строг контрол. За да позволи на SAS да продължи да притежава авиационен лиценз в тази ситуация, тази администрация ще изисква от него да представя тримесечни финансови отчети вместо годишни, както и план за възстановяване, показващ мерките за възстановяване на индекса до стойност, по-висока от 25 %.

(337) Ryanair отъждествява понятието жизнеспособност с равнище на рентабилност, приемливо за частните инвеститори, и твърди, че Комисията е трябвало да оцени показатели за доходност, като например възвръщаемост на собствения капитал (съображение 188). В точка 54 от временната рамка обаче не се споменава рентабилността. Вместо това от временната рамка става ясно, че нейната основна цел е да бъдат покрити нуждите от ликвидност, за да се осигури непрекъснатост на дейността на предприятията по време и след избухването на COVID-19. За тази цел в точка 9 от временната рамка се посочва, че е необходима целенасочена публична подкрепа, „*за да се гарантира, че на пазарите ще остане достатъчна ликвидност*“, и за „*да се запази непрекъснатостта на стопанската дейност по време на разпространението на COVID-19 и след това*“. Освен това в точка 11 се пояснява, че във временната рамка се определят възможностите, с които разполагат държавите членки „*за осигуряване на ликвидност и достъп до финансиране за предприятията*“. Накрая, в точка 18 се посочва, че „*държавната помощ е оправдана […] за ограничен период от време, за да бъде преодолян недостигът на ликвидност, пред който са изправени предприятията, и да се гарантира, че затрудненията, причинени от епидемичния взрив COVID-19, не нападават тяхната жизнеспособност*“.

(338) Съответно от Комисията не се изисква да използва показатели за рентабилност, като например възвръщаемост на собствения капитал и възвръщаемост на активите (съображение 188), тъй като не е необходимо тя да оценява рентабилността на SAS, за да оцени неговата жизнеспособност. Както е обяснено по-горе, разглежданите от Комисията показатели (по-специално коефициентът нетен дълг/собствен капитал, коефициентът нетен дълг/EBITDA и коефициентът собствен капитал/активи) са ключови показатели за оценка на кредитоспособността на дадено дружество и неговия достъп до пазарно финансиране.

(339) Комисията извърши анализите, посочени в съображения 336 и 337, въз основа на финансовите прогнози на SAS, представени от Дания и Швеция в съвместното им уведомление. Комисията поиска и анализира вътрешни документи, за да прецени дали тези прогнози действително съответстват на прогнозите, изготвени от SAS за неговото собствено вътрешно планиране. По-конкретно Комисията провери размера на прогнозните загуби, тъй като те имат пряко въздействие върху нуждите от рекапитализация чрез намаляване на собствения капитал на дружеството. Като цяло анализът на вътрешните документи на SAS потвърди, че SAS е очаквало загуби в размер, съответстващ на тези, посочени в бизнес плана, представен на Комисията от Дания и Швеция.

(340) Освен това Ryanair твърди, че Комисията е трябвало да оцени степента, в която SAS може да намали структурно разходната си база и да увеличи рентабилността си, или степента, в която може да намали разходите в краткосрочен план, и че следователно Комисията е трябвало да оспори финансовите прогнози на SAS (съображение 193). Комисията отбелязва, че в точка 54 от временната рамка няма такова изискване. Доводът на Ryanair изглежда се основава на аналогия с Насоките за оздравяване и преструктуриране (съображение 188). Във временната рамка обаче няма изискване за преструктуриране, най-вече защото получателят на помощ за рекапитализация в контекста на пандемията от COVID-19 не е отговорен за събитията, които подкопават неговата жизнеспособност.

(341) Комисията извърши оценката на пропорционалността въз основа на финансовите данни, предоставени в уведомлението, т.е. действителните финансови данни до юни 2020 г. и прогнозите в бизнес плана от юли 2020 г. до края на финансовата 2025 г. Освен това Комисията направи своята оценка, като включи в сумата за рекапитализация както вноските от Дания и Швеция, така и тези от частни инвеститори. Така разглежданата в настоящото решение рекапитализация възлиза на 14,25 милиарда шведски крони, въпреки че i) се очакваше тази нужда от рекапитализация да бъде запълнена отчасти и от частни акционери ([187]); и че ii) мярката в крайна сметка възлезе само на 9,54 милиарда шведски крони (вж. съображение 7). Следователно предположението на Комисията е много консервативно.

([187]) Комисията ще преразгледа пропорционалността на мярката, като включи в оценката си преобразуването на 2,25 милиарда шведски крони от акции в обращение, притежавани от частни инвеститори, в обикновени акции, тъй като се очакваше това също да запълни част от нуждата от рекапитализация на SAS. Приносът на Дания и Швеция в крайна сметка възлезе най-много на около 9,54 милиарда шведски крони (вж. съображение 7).

(342) Ryanair счита, че Комисията е трябвало да оцени въздействието на алтернативните прогнози за движението (съображение 193).

(343) По времето, когато SAS изготвя бизнес плана, който представя на заседанието на управителния съвет на 15 април 2020 г. (вж. съображение 40), прогнозите на отрасъла ([188]) са били по-оптимистични от тези, използвани от SAS (съображение 41). Въпреки това през юли 2020 г. прогнозите на отрасъла бяха преразгледани в посока надолу ([189]) с оглед на по-бавното възстановяване на регистрираното движение и влошаването на перспективите за пандемията от COVID-19. SAS реши да не преразглежда своите прогнози в бизнес плана и в резултат на това неговите прогнози за движението бяха в съответствие с актуализираните прогнози на отрасъла, като пълното възстановяване се очакваше между 2023 и 2024 г. Комисията счита, че няма причина да се заключи, че SAS е трябвало да възприеме по-оптимистичен подход или че неговите прогнози за движението, в съответствие с прогнозите на отрасъла, не са били подходящи.

(344) И накрая, за да оцени пропорционалността на мярката, Комисията взе предвид i) помощта, която вече е била предоставена на SAS в рамките на други мерки за държавна помощ (вж. съображения 57—60) към момента на предоставяне на мярката, и ii) помощта, която се е очаквало да бъде предоставена на SAS в рамките на настоящата мярка съгласно уведомлението от 11 август 2020 г. (вж. съображение 342). На практика, първо, прогнозите в бизнес плана, въз основа на които е извършена оценката на пропорционалността, включват всички помощи, отпуснати към момента на предоставяне на мярката. Второ, за помощта, която към момента на уведомяването за мярката се е очаквало да бъде предоставена на SAS в бъдеще, анализът на чувствителността (вж. раздел 6.3.3.3) потвърди, че оценката на пропорционалността има достатъчен буфер, за да поеме потенциална допълнителна помощ. Отново подходът на Комисията е консервативен, доколкото взема предвид помощта, която SAS потенциално би могло да получи по датска схема за помощ (SA.58088), която датските органи в крайна сметка не са приели (вж. съображение 59).

6.3.3.1. Публична подкрепа, ограничена до минимума, необходим за възстановяване на капиталовата структура на SAS

(345) В **таблица 4** е онагледен ефектът от рекапитализацията върху капиталовата структура на SAS преди избухването на пандемията от COVID-19, т.е. ситуацията към 31 януари 2020 г.

Таблица 4

Показатели за пропорционалност (в милиони SEK) ([190])

Общ размер на рекапитализацията, свързана с COVID-19	14 250
Позиция по отношение на собствения капитал без рекапитализация (31.10.2021 г.)	- 10 024
А. Позиция по отношение на собствения капитал (31.1.2020 г.) ([191])	4 433
Б. Очаквана позиция по отношение на собствения капитал след рекапитализацията (31.10.2021 г.)	4 226
Показател за пропорционалност I: Б – А ≤ 0	**-207**
В. Коефициент нетен дълг/собствен капитал (31.1.2020 г.) ([192])	4,75
Г. Коефициентът нетен дълг/собствен капитал след рекапитализация (31.10.2021 г.)	6,81
Показател на пропорционалност II: В – Г ≤ 0	**– 2,06**

([188]) На 27 април 2020 г. Международният съвет на летищата в Европа прогнозира в своя оптимистичен сценарий, че пътникопотокът ще се върне на равнищата си отпреди COVID-19 най-рано през 2022 г., а на 90 % от тези равнища — през декември 2021 г. Вж.: https://www.aci-europe.org/downloads/resources/200427%20ACI%20EUROPE%20updated%20estimates%20of%20COVID19%20related%20traffic%20and%20financial%20losses%20FY%20European%20Airports.pdf (последно посетено на 28 ноември 2023 г.)

([189]) Тогава Международният съвет на летищата в Европа прогнозира, че пълното възстановяване няма да настъпи преди 2024 г., докато IATA прогнозира, че това ще стане през 2023 г. Вж.: https://www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE_updated%20estimates%20of%20COVID19%20traffic%20revenue%20impacts_06.07.2020.pdf и https://www.iata.org/en/pressroom/pressroom-archive/2020-press-releases/2020-07-28-02/ (последно посетени на 28 ноември 2023 г.).

([190]) Източник: „1. RFI 3 Data Book 03Aug.xls“, документ, подаден на 3 август 2020 г. Позицията по отношение на собствения капитал през 2021 г. без подкрепа се изчислява, като от позицията на собствения капитал с подкрепа се приспадне размерът на пакета за рекапитализация.

([191]) На 31 октомври 2019 г., т.е. в началото на четвъртото тримесечие на финансовата година на SAS, собственият капитал на SAS е 5 372 милиона шведски крони. Поради това е консервативно да се сравни очакваната капиталова позиция на SAS след рекапитализацията с тази към 31 януари 2020 г., която е по-ниска.

([192]) На 31 октомври 2019 г., т.е. в началото на четвъртото тримесечие на финансовата година на SAS, коефициентът нетен дълг/собствен капитал на SAS е бил 4,70. Следователно е консервативно да се сравни коефициентът нетен дълг/собствен капитал на SAS след рекапитализацията с този към 31 януари 2020 г., който е по-висок.

(346) **Таблица 4** показва, че очакваната капиталова позиция на SAS след рекапитализацията (към 31 октомври 2021 г.) е 4,226 милиарда шведски крони. Този размер на собствения капитал включва следните мерки за рекапитализация ([193]): i) 2 милиарда шведски крони от насочена емисия обикновени акции, разпределени приблизително поравно между Дания и Швеция; ii) 4 милиарда шведски крони под формата на емисия на права върху нови обикновени акции; iii) 5 милиарда шведски крони от насочени хибридни облигации, разпределени поравно между Дания и Швеция; iv) 1 милиард шведски крони от насочени хибридни облигации, разпространени в Дания; v) 2,25 милиарда шведски крони от облигации в обращение, преобразувани в обикновени акции (вж. съображение 342).

(347) След избухването на пандемията от COVID-19 SAS прогнозира загуби в размер на 9,354 милиарда шведски крони през финансовата 2020 г. и 3,939 милиарда шведски крони през финансовата 2021 г. Съответно в резултат на мерките за рекапитализация капиталовата позиция на SAS през финансовата 2021 година не би била по-висока от тази преди избухването на COVID-19, т.е. към 31 януари 2020 г.

(348) Комисията стига до заключението, че рекапитализацията на SAS не е надхвърлила необходимото за възстановяването на капиталовата структура на бенефициера до тази отпреди избухването на пандемията от COVID-19, тъй като коефициентът нетен дълг/собствен капитал на SAS се е очаквало да бъде 6,81 към 31 октомври 2021 г., докато към 31 януари 2020 г. той е бил 4,75. Въз основа на прогнозите, представени от Дания и Швеция, коефициентът нетен дълг/собствен капитал на SAS за 2019 г. се е очаквало да бъде възстановен едва през финансовата 2024 година.

6.3.3.2. Публична подкрепа, ограничена до необходимия минимум, за да се гарантира жизнеспособността на SAS

(349) Според неговите финансови прогнози ([194]), ако не беше приложена мярката за държавна рекапитализация, SAS щеше да изразходва наличната си ликвидност към 31 януари 2020 г. (6,598 милиарда шведски крони) до декември 2020 г., а към 31 октомври 2021 г. SAS щеше да има отрицателна позиция на ликвидност от 4,935 милиарда шведски крони. Мярката предотврати изчерпването на ликвидността на SAS и доведе до прогнозна позиция на ликвидност от 3,666 милиарда шведски крони към 31 октомври 2021 г.

(350) За да оцени условието за жизнеспособност съгласно точка 54 от временната рамка, според което размерът на рекапитализацията, свързана с COVID-19, не трябва да надвишава необходимия минимум, за да се гарантира жизнеспособността на бенефициера, Комисията приложи четирите теста, посочени в съображение 337.

(351) Първият тест се състои в сравняване на прогнозния коефициент нетен дълг/собствен капитал на SAS, като се вземе предвид рекапитализацията, със същия коефициент на извадка от сравними авиокомпании към 31 декември 2019 г. ([195]) Тази извадка се състои от 10 европейски авиокомпании ([196]). Три от тях имат кредитен рейтинг към 31 декември 2019 г., който варира от BBB до BBB+ ([197]).

(352) Комисията използва третия квартил от разпределението на коефициента нетен дълг/собствен капитал на сравнимите със SAS дружества като референтен показател (т.е. онези сред най-лошо представящите се дружества), вместо да разчита на мярка за централна тенденция, като например средната стойност или медианата. Това е консервативен подход, тъй като въвеждането на по-висок референтен показател за коефициента нетен дълг/собствен капитал намалява минималния размер на помощта, необходима за гарантиране на жизнеспособността на SAS и за възстановяване на достъпа на дружеството до капиталовите пазари (тъй като ще бъде възможно да се изпълни референтният показател за коефициента нетен дълг/собствен капитал при по-малък размер на помощта).

([193]) За справка, преобразуването на съществуващите хибридни облигации в обикновени акции от частни акционери (1,5 милиарда шведски крони) не оказва влияние върху собствения капитал на SAS.

([194]) Източник: „1. RFI 3 Data Book 03Aug.xls“, документ, подаден на 3 август 2020 г.

([195]) За 2 от 10 авиокомпании, чиято финансова година приключва на 31 март, Комисията използва данни от баланса за 3[то] тримесечие, за да осигури съпоставимост.

([196]) В извадката са включени Ryanair, Deutsche Lufthansa, International Consolidate Airline Group, Air France-KLM, Wizz Air, Norwegian Air Shuttle, Aegean Airlines, Finnair, Croatia Airlines и Icelandair Group. Сред тези авиокомпании към 31 декември 2019 г. медианният коефициент нетен дълг/собствен капитал е 0,65, а за третия квартил е 1,92.

([197]) Оценяваните сравними дружества са Ryanair, International Consolidate Airline Group и Deutsche Lufthansa (Източник: Capital IQ). Коефициентът им нетен дълг/собствен капитал към 31 декември 2019 г. е между 0,12 и 1,11.

(353) Комисията отбелязва, че като се вземат предвид мерките за рекапитализация, очакваният коефициент нетен дълг/собствен капитал на SAS към 31 октомври 2021 г. (6,81) е значително над третия квартил на разпределението на същия коефициент на сравнимите дружества преди избухването на пандемията от COVID-19 (1,92). Очакваше се капиталовата структура на SAS да стане по-добра от тази на сравнимите с него дружества едва през финансовата 2025 година, когато прогнозният коефициент нетен дълг/собствен капитал беше 1,64. Освен това Комисията отбелязва, че очакваният коефициент нетен дълг/собствен капитал на SAS към 31 октомври 2021 г. също е по-висок от най-високия коефициент сред оценяваните сравними дружества.

(354) Що се отнася до втория тест, Комисията оцени дали и през коя финансова година SAS очаква коефициентът нетен дълг/EBITDA да падне под праговете от 3—3,5. Общоприета пазарна практика е дружествата с коефициент нетен дълг/EBITDA над тези прагове да се считат за високорискови. Съответно дружествата с такива коефициенти нетен дълг/EBITDA имат затруднен достъп до частните капиталови пазари. Финансовите прогнози на SAS показват коефициент нетен дълг/EBITDA от 7,3 в края на финансовата 2021 г., което е доста над прага от 3,0—3,5.

(355) Коефициентът нетен дълг/EBITDA на SAS се е очаквало постепенно да намалее с течение на времето, за да достигне стойност от 3,4 в края на финансовата 2023 г. и стойност от 2,6 в края на финансовата 2024 г. Тази динамика показва, че мерките за рекапитализация ще позволят на SAS да се справи с отрицателните последици от кризата, свързана с пандемията от COVID-19, и да възстанови достъпа си до частните капиталови пазари от 2023 г. нататък (когато се очаква коефициентът нетен дълг/EBITDA да спадне под праговете от 3—3,5).

(356) Третият тест се състои в сравняване на прогнозния коефициент собствен капитал/активи на SAS, като се вземе предвид рекапитализацията, със същия коефициент, който сравнимите авиокомпании, посочени в съображение 352, са имали към 31 декември 2019 г. ([198]) Комисията използва първия квартил от разпределението на сравнимите дружества (което в случая се отнася до най-лошо представящите се дружества) като критерий за SAS, вместо да разчита на мярка за централна тенденция, като например средната стойност или медианата. Това също е консервативен подход, тъй като приемането на по-нисък референтен показател за коефициента собствен капитал/активи намалява минималния размер на помощта, необходима за гарантиране на жизнеспособността на SAS и за възстановяване на достъпа на дружеството до капиталовите пазари (тъй като ще бъде възможно да се изпълни референтният показател за коефициента собствен капитал/активи при по-малък размер на помощта).

(357) Комисията отбелязва, че като се вземе предвид рекапитализацията, очакваният коефициент собствен капитал/активи на SAS към 31 октомври 2021 г. (7,87 %) е значително под първия квартил на разпределението на същия коефициент на сравнимите дружества преди избухването на COVID-19 (18,12 %). Комисията също така отбелязва, че SAS не очаква да достигне коефициент собствен капитал/активи над първия квартил на сравнимите с него дружества през периода на планиране, т.е. преди финансовата 2025 г. Накрая Комисията отбелязва, че очакваният коефициент собствен капитал/активи на SAS към 31 октомври 2021 г. е по-нисък от най-ниския коефициент сред оценените сравними авиокомпании.

(358) Четвъртият тест се състои в сравняване на коефициента на финансова готовност на SAS с прага от 25 % (съображение 337). Този праг е минимумът за продължаване на експлоатацията на авиационен лиценз, без да се налагат допълнителни задължения, като например по-често докладване на администрацията по въздухоплаване и подаване на план за възстановяване. SAS не прогнозира този коефициент да бъде по-голям от 25 % преди финансовата 2023 година.

(359) По мнение на Ryanair праговете, използвани от Комисията (съображение 337), са неподходящ критерий, тъй като са насочени към инвестиционен кредитен рейтинг, а авиокомпаниите обикновено имат достъп до капиталовите пазари с рейтинги под инвестиционния клас (съображение 190).

([198]) От извадката е изключено едно от сравнимите дружества, използвани в теста за коефициента нетен дълг/собствен капитал, тъй като това дружество, чиято финансова година приключва на 31 март, не е отчело стойността на общите активи към 31 декември 2019 г. Като допълнителна проверка, за да оцени последиците от включването на това дружество в своя анализ, Комисията също така изчисли коефициента собствен капитал/активи на това дружество, като се позова на стойността на баланса му в края на финансовата година на 31 март 2020 г. Референтната стойност на този коефициент, включваща това дружество в извадката от сравними дружества, не се различава съществено (т.е. 18,39 % вместо 18,12 %).

(360) Всъщност Комисията разглежда понятието за инвестиционен кредитен рейтинг само за един от четирите оценявани показателя (коефициента нетен дълг/EBITDA). По-специално коефициентът нетен дълг/собствен капитал и коефициентът собствен капитал/активи се сравняват с десет сравними европейски авиокомпании. Въпреки че три от тези авиокомпании действително са имали инвестиционен кредитен рейтинг (съображение 352), Комисията прави консервативен съпоставителен анализ на показателите спрямо лошо представящ се квартил от групата на сравнимите дружества (състояща се от дружества, които не са имали инвестиционен кредитен рейтинг) и дори тогава установява, че след рекапитализацията (към 31 октомври 2021 г.) се очаква SAS да постигне значително по-лоши резултати от референтния показател (съображения 354 и 358).

(361) Ryanair твърди също така, че праговете, определени от Комисията, са насочени към прекалено благоприятно финансово състояние, тъй като финансовото състояние на SAS преди пандемията от COVID-19 е било по-неблагоприятно от определените цели въз основа на три от четирите показателя (съображение 191), но по това време то все още е имало достъп до финансиране на пазарите.

(362) Както беше обяснено, тестът за пропорционалност, установен в точка 54 от временната рамка, има две кумулативни условия: от една страна, рекапитализацията, свързана с COVID-19, не трябва да надхвърля необходимото за възстановяването на капиталовата структура на бенефициера до положението, предхождащо разпространението на COVID-19. От друга страна, рекапитализацията, свързана COVID-19, не може да надхвърля минималния размер на помощта за рекапитализация, необходима за възстановяване на достъпа на дружеството до частните капиталови пазари (съображение 334). Първата част от теста е извършена в раздел 6.3.3.1 и в нея се стига до заключението, че капиталовата структура на SAS не надхвърля тази отпреди избухването на пандемията от COVID-19.

(363) Комисията счита, че за втората част от теста, свързана с възстановяването на достъпа на дадено дружество до частните капиталови пазари, е оправдано да се използват показатели, които са ясно свързани с кредитоспособността, и след това тези показатели да се съпоставят — по консервативен подход — с група сравними авиокомпании (както за коефициента нетен дълг/собствен капитал и коефициента собствен капитал/активи) или с общоприет праг (както за коефициента нетен дълг/EBITDA), както е обяснено в съображение 337. На второ място, Комисията отбелязва, че в действителност не се е предвиждало мярката да възстанови финансовото състояние на SAS след рекапитализацията (на 31 октомври 2021 г.) до определените прагове или до финансовото състояние, което дружеството е имало преди избухването на пандемията от COVID-19. Що се отнася до коефициента нетен дълг/собствен капитал, прогнозираното ниво на SAS след рекапитализацията (към 31 октомври 2021 г.) от 6,81 (съображение 354) е по-лошо, отколкото е било преди избухването на пандемията от COVID-19 (4,75, както е посочено в съображение 191). Същото важи и за коефициента нетен дълг/EBITDA (7,3 спрямо максимум 4,0, както е посочено в съображения 355 и 191) и коефициента собствен капитал/активи (7,87 % спрямо диапазон от 8—16 %, както е посочено в съображения 358 и 191). Накрая може да се отбележи, че приемането за референтен показател на периода преди пандемията от COVID-19 всъщност е консервативно, като се има предвид несигурността на финансовите пазари, причинена от последиците от пандемията от COVID-19 за авиационния сектор (съображения 24 и 31).

(364) Като цяло, въз основа на данните от коефициента нетен дълг/собствен капитал, коефициента нетен дълг/EBITDA, коефициента собствен капитал/активи и коефициента на финансова готовност Комисията счита, че въз основа на информацията, налична към момента на предоставяне на мерките за рекапитализация, те не надвишават необходимия минимум, за да се гарантира жизнеспособността на SAS и да се осигури достъпът му до частните капиталови пазари в края на финансовата 2023 г.

6.3.3.3. Анализ на чувствителността

(365) Комисията също така оцени пропорционалността на мерките за рекапитализация в полза на SAS чрез анализ на чувствителността. Обосновката на този анализ е, че оценката на пропорционалността се основава в значителна степен и задължително на финансовите прогнози на SAS, които Дания и Швеция са предоставили, и по-специално на прогнозните загуби. Съответно Комисията определи размера на загубите, за които при равни други условия мерките за рекапитализация вече не биха били пропорционални въз основа на капиталовата структура на SAS към 31 януари 2020 г. и показателите в съображение 337. Това изчисление на Комисията предполага, че ако SAS беше претърпяло по-малки загуби, SAS щеше да се радва на увеличение на наличните си парични средства едно към едно, което е консервативно предположение ([199]).

([199]) Това е консервативно предположение, тъй като например не всички загуби оказват влияние върху позицията на ликвидност през същия период (вместо да се плащат пари в брой, може да се признае задължение, което да се уреди на по-късен етап). Освен това загубите могат да възникнат от разходни позиции, които не са включени в EBITDA, като например финансови разходи. Ако загубите не се отразяват еднакво на паричните средства (и следователно на нетния дълг) и на EBITDA, коефициентите нетен дълг/собствен капитал и нетен дълг/EBITDA ще бъдат по-високи от тези съгласно предположенията, възприети от Комисията.

(366) Резултатите от този анализ на чувствителността показват, че мерките за рекапитализация все още биха били пропорционални, ако SAS в крайна сметка беше претърпяло загуби с около 1 милиард шведски крони по-ниски от първоначално предвидените. От това следва, без да се взема предвид показателят за финансова готовност (съображение 359), че за да не бъдат пропорционални мерките за рекапитализация, би трябвало да се стигне до намаляване на прогнозните загуби с повече от 1,5 милиарда шведски крони ([200]).

(367) Предвид факта, че кумулативните прогнозни загуби на SAS възлизат на 13,2 милиарда шведски крони и че финансовите прогнози на SAS изглеждат истински и достоверни, тъй като съответстват на тези, посочени във вътрешните документи на SAS (съображение 342), Комисията счита, че буферът в размер на 1—1,5 милиарда шведски крони е достатъчен, за да направи оценката на пропорционалността надеждна спрямо алтернативни предположения за финансовите прогнози.

(368) Важно е също така да се отбележи, че буферът в размер на 1—1,5 милиарда шведски крони е действал и като допълнителна гаранция за пропорционалността на мярката с оглед на максималния размер на потенциалната компенсация, на която SAS би имало право по двете датски схеми за подпомагане на авиокомпании, за които Комисията е била предварително уведомена към момента на предоставяне на мярката, като предвидените суми са приблизително 6 милиона датски крони по първата схема и 35 милиона датски крони по втората схема, или общо 5,5 милиона евро (съображение 59).

(369) Ryanair твърди, че Комисията е трябвало да разгледа широк спектър от стрес тестове с редица възможни сценарии за неблагоприятни последици (съображение 189).

(370) В точка 54 от временната рамка се изисква Комисията да прецени критерия, че размерът на помощта „*не трябва да надвишава необходимия минимум, за да се гарантира жизнеспособността на бенефициера*“. Прогнозите, в които се разглеждат по-песимистични неблагоприятни сценарии, могат да доведат единствено до заключението, че е необходима по-голяма помощ. Въз основа на това няма смисъл анализът на чувствителността да се разширява с допълнителни неблагоприятни сценарии. Освен това прогнозите в бизнес плана на SAS бяха в съответствие с отрасловите стандарти (съображение 343) и предвиждаха кумулативни загуби за SAS в размер на 13,2 милиарда шведски крони. И накрая, Комисията припомня, че е изчислила достатъчен буфер в размер на 1—1,5 милиарда шведски крони, за да направи оценката на пропорционалността надеждна спрямо алтернативни предположения за финансовите прогнози, включително оптимистични сценарии (съображение 367).

6.3.3.4. Заключение

(371) С оглед на гореизложеното Комисията счита, след като е взела предвид и вече предоставената на SAS помощ, както и помощта за SAS, която би могла да се очаква в допълнение към мярката, че към момента на предоставяне на мярката тя не е надхвърляла минимума, необходим за гарантиране на жизнеспособността на SAS, и не е надхвърляла необходимото за възстановяването на капиталовата му структура към 31 декември 2019 г. Горният анализ предоставя достатъчно доказателства, че мярката е пропорционална.

6.3.4. *Възнаграждение и излизане на държавата от капитала*

(372) Съгласно общите принципи за възнаграждение и излизане на държавата от капитала, изложени в точки 55—59 от временната рамка, държавите членки трябва да получат подходящо възнаграждение за своите инвестиции и да въведат механизми, които постепенно да стимулират обратното изкупуване.

(373) Съгласно точка 57 от временната рамка „*възнаграждението по мярката за рекапитализация, свързана с COVID-19, следва да бъде увеличено, за да достигне пазарните цени, с цел да се осигури стимул за бенефициера и другите акционери да изкупят обратно мярката за държавна рекапитализация и да се сведе до минимум рискът от нарушаване на конкуренцията*“. В точка 58 от временната рамка се пояснява, че целта на точка 57 е мерките за рекапитализация „да съдържат *подходящи стимули за предприятията за обратно изкупуване на рекапитализацията и за търсене на алтернативен капитал, когато пазарните условия позволяват това, като се изисква достатъчно високо възнаграждение за рекапитализацията*“.

(374) По отношение на възнагражденията точка 59 от временната рамка позволява на държавите членки да „уведомяват *за схеми или индивидуални мерки, при които методиката за определяне на възнаграждението е адаптирана в съответствие с характеристиките и ранга на капиталовия инструмент, при условие че като цяло те водят до сходен резултат по отношение на стимулиращия ефект върху излизането на държавата от капитала и до подобно общо въздействие върху възнаграждението на държавата*“.

([200]) Когато коефициентът на финансова готовност се изключи от анализа, „най-строгият“ референтен показател за пропорционалността става сравнението на коефициента нетен дълг/собствен капитал преди кризата, свързана с пандемията от COVID-19, и този коефициент в края на финансовата 2021 година.

(375) В съображения 377—437 Комисията оценява съответствието на мярката с тези общи принципи, както и със специфичните правила, установени във временната рамка в зависимост от вида на инструмента за рекапитализация (по-специално точки 60—64 по отношение на капиталовите инструменти и точки 65—70 по отношение на хибридните капиталови инструменти).

6.3.4.1. Възнаграждение за капиталовите инструменти и излизане на държавите от капитала

6.3.4.1.1. Входна цена

(376) По отношение на капиталовите инструменти Комисията отбелязва, че съгласно точка 60 от временната рамка вливането на капитал от държавата трябва да се извършва на цена, която не надхвърля средната цена на акциите на бенефициера през 15-те дни, предхождащи искането за вливане на капитал („максимална цена на акциите“). Тъй като официалното писмено искане на SAS за вливане на капитал е от 8 май 2020 г. (съображение 97), максималната цена на акциите се изчислява на 8,71 SEK на акция.

(377) Комисията отбелязва, че цената на новите акции при увеличението на капитала, както при емитирането на права, така и при директното емитиране, е 1,16 SEK на акция (съображения 103 и 104), което представлява 86,7 % отстъпка в сравнение с максималната цена на акциите. От това следва, че условията, посочени в точка 60 от временната рамка, са изпълнени.

6.3.4.1.2. Механизъм за поетапно увеличаване

(378) С цел да се увеличи възнаграждението за държавата и бенефициерът да бъде стимулиран да изкупи обратно вливането на капитал от страна на държавата, в точка 61 от временната рамка се изисква въвеждането на механизъм за поетапно увеличаване на възнаграждението в два кръга респективно на четвъртата и на шестата година след вливането на капитал, свързано с COVID-19. Точка 62 от временната рамка предвижда, че Комисията може да приеме алтернативни механизми, при условие че те като цяло водят до сходен резултат по отношение на стимулиращия ефект върху излизането на държавата от капитала и до подобно общо въздействие върху възнаграждението на държавата.

Липса на механизъм за поетапно увеличаване или на подходяща негова алтернатива

(379) Комисията отбелязва, че капиталовият инструмент на мярката не е придружен от механизъм за поетапно увеличаване по смисъла и в съответствие с изискванията на точка 61 от временната рамка.

(380) Поради това Комисията трябва да прецени в съответствие с точка 62 от временната рамка дали капиталовият инструмент е придружен от алтернативен механизъм на този, който се изисква в точка 61 от нея.

(381) В първоначалното решение Комисията установи, че цялостната структура на мярката, както е нотифицирана от Дания и Швеция на 11 август 2020 г., съставлява такъв алтернативен механизъм. По-специално, Комисията счете, че взаимосвързаният характер на двата компонента на мярката (а именно капиталовия инструмент и хибридния капиталов инструмент) оправдава отчитането на техния комбиниран ефект за стимулиране на излизането на държавата от капитала. Комисията се основава на няколко фактора, за да стигне до заключението, че цялостната структура на мярката включва достатъчно силен стимулиращ ефект за излизане на държавата от капитала на SAS, по-специално: i) голямата отстъпка, от която Дания и Швеция са се възползвали, когато са придобили акциите в SAS, ii) фактът, че възнаграждението за новите държавни хибридни облигации ще бъде осигурено чрез нарастващ купон, което значително повишава разходите за поддържане на държавната помощ в рамките на SAS, и iii) свързаните с поведението ангажименти, на които SAS подлежи, по-специално забраната за изплащане на дивиденти, която ще остане в сила до пълното изплащане на помощта.

(382) Въпреки това, както е посочено в съображение 8, в решението си по делото SAS II Общият съд стига до заключението, че в първоначалното решение Комисията е нарушила точки 61 и 62 от временната рамка, тъй като не е изискала включването на механизъм за поетапно увеличаване или на алтернативен механизъм по отношение на капиталовия инструмент.

(383) Първоначално Общият съд счита, че цената на акциите, придобити от Дания и Швеция при влизането им в собствения капитал на SAS, не е достатъчно тясно свързана с предмета и целта на механизма за поетапно увеличаване или на алтернативен механизъм. Общият съд приема, че изискването за първоначалната покупна цена на акциите има само предварително въздействие върху положението на SAS, т.е. в момента, в който Дания и Швеция влизат в капитала на SAS, и няма за цел да увеличи с течение на времето стимула за SAS да изкупи обратно това дялово участие, тъй като цената на акциите може както да се повиши, така и да спадне.

(384) На второ място, Общият съд счита, че фактът, че възнаграждението за датските и шведските нови държавни хибридни облигации ще бъде осигурено чрез нарастващ купон, е отделно изискване, предвидено в точка 66 от временната рамка за хибридните капиталови инструменти до превръщането им в инструменти, подобни на акции.

(385) На трето място, Общият съд установява, че фактът, че SAS ще подлежи на свързани с поведението ангажименти, посочени в раздел 3.11.6 от временната рамка, като например забраната за изплащане на дивиденти, също е въпрос на отделни изисквания, които допълват, но не заместват изискването, посочено в точки 61 и 62 от временната рамка.

(386) С оглед на тези констатации на Общия съд не може да се счита, че факторите, посочени в първоначалното решение, както са описани в съображение 382, представляват в настоящия случай механизъм за поетапно увеличаване или негова алтернатива по смисъла на точки 61 и 62 от временната рамка. Поради това доводите на Дания и Швеция в съображение 137, както и тези на SAS в съображение 147, трябва да бъдат отхвърлени.

(387) Общият съд установява също така, че задължението за уведомяване за план за преструктуриране съгласно точка 85 от временната рамка само по себе си няма никакво отношение към размера и методите за определяне на възнаграждението на държавата. Освен това това задължение е приложимо само ако намесата на държавата не е била намалена до под 15 % от общия собствен капитал на бенефициера и ако са изминали шест години от рекапитализацията. Следователно според Общия съд това задължение не може да доведе до подобен ефект върху възнаграждението или да има същия стимулиращ ефект за излизане на държавата от капитала, както механизмът за поетапно увеличаване на възнаграждението, предвиден в точка 61 от временната рамка. От това следва, че доводите на Дания и Швеция в съображение 138 също трябва да бъдат отхвърлени.

(388) Накрая Общият съд констатира, че макар да е общоизвестно, че съгласно шведския Закон за дружествата дружеството не може да изкупува обратно обикновени акции само от един конкретен акционер, SAS не представя доказателства за твърдението си, че шведският Закон за дружествата не допуска предоставянето на допълнителни акции на акционер безвъзмездно. В своите мнения относно решението за откриване на процедурата SAS все още не обосновава, че шведският Закон за дружествата изключва предоставянето на допълнителни акции на акционер безвъзмездно. Въз основа на това доводите, изтъкнати от SAS в съображение 146, също трябва да бъдат отхвърлени. Във всеки случай, дори ако шведското национално законодателство би попречило на прилагането на механизъм за поетапно увеличаване, както е предвидено в точка 61 от временната рамка, Комисията отбелязва, че трудността, с която SAS се сблъсква във връзка с шведския Закон за дружествата, не е единствена и че при сходни обстоятелства във връзка с други мерки за рекапитализация, одобрени от Комисията, са били въведени алтернативи на механизма за увеличаване на възнаграждението ([201]).

(389) В своите мнения относно решението за откриване на процедурата Дания и Швеция представиха нови доводи, които не бяха разгледани в първоначалното решение или в решението по делото SAS II, свързани с размера на споделянето на тежестта (съображение 139) и с политическите мандати на датската и шведската държава да намалят необходимостта от стимули за излизане на държавата от капитала (съображение 140).

(390) По отношение на мненията, представени в съображение 139, Комисията отбелязва, че точки 61 и 62 от временната рамка са приложими независимо от равнището на първоначалната собственост на Дания и Швеция в SAS или от наличието на споделяне на тежестта. Целта на механизма за поетапно увеличаване, предвиден в точки 61 и 62 от временната рамка, е да се възстанови *status quo ante*. Тъй като мярката е довела до увеличаване на дяловото участие на Дания и Швеция в SAS, както е отбелязано в съображение 96 от решението за откриване на процедурата, тя е трябвало да бъде придружена от стимули, които да насърчат излизането на Дания и Швеция от капитала и връщането им към равнището на дялово участие в SAS отпреди COVID-19, като например механизма за поетапно увеличаване, предвиден в точка 61 от временната рамка, или подходяща алтернатива на този механизъм, както е предвидено в точка 62 от същата рамка.

(391) Що се отнася до довода, представен в съображение 140, политическите мандати на Дания и Швеция не поставят конкретни цели за съответното им излизане от капитала и не предвиждат допълнително възнаграждение. Като цяло те са неясни и не са задължителни за Дания и Швеция, а още по-малко за SAS. Следователно тези политически мандати не отговарят на изискванията, посочени в точка 61 от временната рамка, и като цяло не водят до подобен резултат по отношение на стимулиращото въздействие върху излизането на държавата от капитала и подобно цялостно въздействие върху възнаграждението на държавата, както е предвидено в точка 62 от временната рамка.

(392) В резултат на това, противно на твърденията на Дания и Швеция, не може да се счита, че мярката е в съответствие с точка 62 от временната рамка.

(393) Дания и Швеция се позоваха при условията на евентуалност на извънредни обстоятелства, обосноваващи прякото прилагане на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС чрез дерогация от точки 61 и 62 от временната рамка. Сега Комисията ще прецени дали може да се счита, че са налице такива извънредни обстоятелства за тази конкретна точка.

([201]) Например по дело SA.57659 Комисията прие механизъм, при който възнаграждението е под формата на дълг или на еквивалентен инструмент (вж. съображения 30 и 73 от това решение).

Наличие на извънредни обстоятелства, оправдаващи прякото прилагане на член 107, параграф 3 от ДФЕС

(394) Както е посочено в съображение 141, Дания и Швеция твърдят, че е оправдано по същество пряко прилагане на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС поради споделянето на тежестта, с което е свързан планът за рекапитализация, и поради желанието да бъдат привлечени частни капитали за рекапитализацията.

(395) Съгласно установената съдебна практика ([202]) при оценяването на съвместимостта на мерките за помощ с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3 от ДФЕС Комисията се ползва със свобода на преценка. При упражняването на тази свобода на преценка Комисията може да приеме насоки, за да определи критериите, въз основа на които възнамерява да преценява съвместимостта с вътрешния пазар на планираните от държавите членки мерки за помощ. Ако приема такива насоки и обявява посредством публикуването им, че ще ги прилага занапред към случаите, към които се отнасят, Комисията се самоограничава в упражняването на своята свобода на преценка и по правило не може да се отклонява от тези насоки, без да се счита, когато е уместно, че нарушава общи принципи на правото, като например принципите на равно третиране или на защита на оправданите правни очаквания ([203]).

(396) В съответствие с това в специфичната област на държавна помощ Комисията е обвързана от насоките и известията, които приема, доколкото те не се отклоняват от нормите на Договора ([204]). При все това приемането на насоки, с които ограничава свободата си на преценка, не освобождава Комисията от задължението ѝ да изследва конкретните извънредни обстоятелства, на които се позовава дадена държава членка в конкретен случай, за да иска прякото прилагане на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС ([205]).

(397) Следователно, тъй като Дания и Швеция не са приложили механизъм за поетапно увеличаване (или подходяща негова алтернатива) в съответствие с точки 61 и 62 от временната рамка, трябва да се оцени вдали в настоящия случай са налице извънредни обстоятелства, които биха могли да оправдаят прякото прилагане на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС и следователно липсата на механизъм за поетапно увеличаване или на подходяща негова алтернатива, както се изисква в точки 61 и 62 от временната рамка.

(398) Комисията е на мнение, че специфичните характеристики на рекапитализацията на SAS, а именно целта да се гарантира привлекателността на рекапитализацията за частните инвеститори и значителното споделяне на тежестта, което се приема от тези инвеститори, макар да представляват съществена характеристика на рекапитализацията на SAS и да са допринесли значително за намаляване на размера на необходимата помощ, не оправдават такова пряко прилагане на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС, което да позволява дерогация от изискванията по точки 61 и 62 от временната рамка.

(399) Комисията счита, първо, че Дания и Швеция не са доказали, че отсъствието на механизъм за поетапно увеличаване е било важно съображение за частните инвеститори, и по-конкретно, че включването на такъв механизъм би изложило на риск тяхното участие в рекапитализацията. Следователно не може да се твърди, че включването на такъв механизъм би създало съществена пречка пред частните инвеститори да вземат участие в рекапитализацията на SAS.

([202]) Вж. например решение от 19 юли 2016 г., *Kotnik и др.*, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, т. 38 и цитираната съдебна практика.

([203]) Вж. решение от 8 март 2016 г., *Гърция/Комисия*, C-431/14 P, ECLI:EU:C:2016:145, точка 69 и цитираната съдебна практика и решение от 19 юли 2016 г., *Kotnik и др.*, C-526/14, EU:C:2016:570, точки 39 и 40.

([204]) Вж. решение от 2 декември 2010 г., *Holland Malt/Комисия* C-464/09 P, EU:C:2010:733, т. 47 и цитираната съдебна практика.

([205]) Вж. решение от 8 март 2016 г., *Гърция/Комисия*, C-431/14 P, EU:C:2016:145, т. 70—72, и решение от 19 юли 2016 г., *Kotnik и др.*, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, т. 41.

(400) Второ, в резултат на мярката равнището на дялово участие на Дания и Швеция в SAS значително се е увеличило, независимо от участието на частни инвеститори в рекапитализацията на SAS. Следователно мярката и по-конкретно капиталовият инструмент на мярката, е трябвало да бъдат придружени от стимули, с които да се насърчи продажбата на акции, свързани с COVID-19, придобити от Дания и Швеция, както се изисква в точки 61 и 62 от временната рамка.

(401) Трето, макар привеждането в действие на поетапно увеличаване, по-специално под формата на предоставяне на допълнителни акции, да би довело до по-нататъшно намаляване на стойността на дяловете на частните акционери, включително на тези, новопридобити от частни инвеститори в контекста на рекапитализацията на SAS, остава фактът, че целта на механизма за поетапно увеличаване е да се възстанови *status quo ante*, т.е. равнището на дялово участие на Дания и Швеция преди пандемията от COVID-19. Поетапното увеличаване има за цел да стимулира бенефициера или на други инвеститори да изкупят обратно акциите на държавата членка, придобити чрез рекапитализацията във връзка с COVID-19, по-специално, като направи държавната собственост върху тези акции по-скъпа за SAS. Чрез този стимул SAS или други инвеститори се насърчават да изкупят обратно от държавата членка тези акции, свързани с COVID-19, така че дяловото участие на тази държава членка да бъде намалено до равнището му отпреди пандемията. В точка 61 от временната рамка на бенефициера и на други инвеститори се предоставя срок от четири и от шест години (на два последователни етапа) след предоставянето на рекапитализацията във връзка с COVID-19, за да изкупят обратно тези акции, свързани с COVID-19. През този срок е възможно те да изкупят обратно от държавата членка акциите, свързани с COVID-19, така че да не бъде задействано поетапното увеличаване и в крайна сметка да бъде избегнато намаляването на стойността за частните акционери. Следователно наличието на механизъм за поетапно увеличаване или на подходяща негова алтернатива не е несъвместимо с участието на частни инвеститори в рекапитализацията, свързана с COVID-19.

(402) При тези обстоятелства Комисията счита, че Дания и Швеция не са доказали, че привеждането в действие на механизъм за поетапно увеличаване или на негова подходяща алтернатива би засегнало в съществена степен способността на SAS да привлича частни инвеститори, които да споделят тежестта на рекапитализацията.

(403) Поради това Комисията счита, че в настоящия случай не е оправдана дерогация от изискването в точки 61 и 62 от временната рамка.

(404) От това следва, че мярката, така, както е отпусната в полза на SAS на 26 октомври 2020 г., не е в съответствие с точки 61 и 62 от временната рамка, тъй като не е придружена от механизъм за поетапно увеличаване или от подходяща негова алтернатива.

(405) В резултат на това Комисията ще проучи алтернативния механизъм, предложен от SAS, в случай че Комисията стигне до заключението, че мярката не е в съответствие с точки 61 и 62 от временната рамка.

Алтернатива на механизма за поетапно увеличаване, предоставена от SAS

(406) Както е посочено в съображения 148 и 149, в своите мнения по решението за откриване на процедурата SAS е предложило механизъм, който според него би отговарял на изискванията на точки 61 и 62 от временната рамка.

(407) Този механизъм по същество: i) би бил задействан четири години след предоставянето на мярката, ако съответната държава не е продала поне 40 % от своето участие в капитала, и шест години след вливането на капитал, свързано с COVID-19, ако съответната държава не е продала изцяло своето участие в капитала; ii) когато бъде задействан, би увеличил възнаграждението на Дания и/или на Швеция в размер на 10 % от съответното им допълнително участие в резултат на рекапитализацията, свързана с COVID-19, което все още не е изплатено. Това увеличаване на възнаграждението няма да бъде под формата на допълнителни акции, както изрично се предвижда в точка 61 от временната рамка. Вместо това SAS или i) ще измени условията на датските и/или шведските хибридни капиталови инструменти, за да увеличи размера на сумата, платима по тях; или ii) ще емитира нов инструмент в полза на Дания и/или Швеция при същите условия като тези за хибридните капиталови инструменти.

(408) Комисията отбелязва на първо място, че механизмът, предвиден от SAS, би бил задействан при същите срокове и условия като тези, посочени в точка 61 от временната рамка, т.е. четири години след предоставянето на мярката, ако съответната държава членка не е продала поне 40 % от участието си в капитала, и шест години след вливането на капитал, свързано с COVID-19, ако съответната държава членка не е продала изцяло участието си в капитала.

(409) На второ място, този механизъм ще предвижда, както след четвъртата, така и след шестата година от предоставянето на мярката, увеличение на възнаграждението, дължимо на Дания и/или Швеция, с 10 % от съответното им допълнително участие, произтичащо от свързаната с COVID-19 рекапитализация, което все още не е изплатено. Това увеличение на възнаграждението съответства на минималното увеличение, изисквано съгласно точка 61 от временната рамка.

(410) На трето място, Комисията отбелязва, че механизмът, предложен от SAS, не предвижда увеличено възнаграждение под формата на допълнителни акции. Комисията отбелязва също така, че макар предоставянето на допълнителни акции да е механизмът, изрично предвиден в точка 61 от временната рамка, в тази разпоредба се споменават и „други механизми“. Освен това в точка 62 от временната рамка се потвърждава гъвкавостта, с която се ползва Комисията при приемането на алтернативни механизми за формата на това възнаграждение. В механизма, предложен от SAS, това възнаграждение ще бъде под формата на увеличена сума, платима по държавните хибридни облигации, притежавани от Дания и Швеция, или чрез издаване от SAS на нов инструмент в полза на Дания и Швеция при същите условия като тези за държавните хибридни облигации към датата на задействане на механизма ([206]).

(411) От гореизложеното следва, че механизмът, предложен от SAS, i) би имал същото въздействие върху възнагражденията на Дания и Швеция като това на механизма за поетапно увеличаване, предвиден в точка 61 от временната рамка, и ii) би стимулирал обратното изкупуване на акциите, придобити от Дания и Швеция чрез мярката, като постепенно оскъпява тези акции (които не са били продадени преди задействането на механизма до равнището им преди COVID-19) за SAS.

(412) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че механизмът, предложен от SAS, би довел като цяло до подобен резултат по отношение на стимулиращите ефекти върху излизането на държавата от капитала и би имал подобно въздействие върху възнаграждението на държавата, както механизмът за поетапно увеличаване, предвиден в точка 61 от временната рамка. Поради това Комисията счита, че механизмът, описан в съображение 148, би бил в съответствие с точка 62 от временната рамка. При тези обстоятелства Комисията ще проучи дали в настоящия случай би било подходящо и пропорционално да се изиска от Дания и Швеция да приложат такъв механизъм към мярката като условие за обявяване на мярката за съвместима с точки 61 и 62 от временната рамка.

Целесъобразност и пропорционалност на изискването Дания и Швеция да приложат описания механизъм като условие за обявяване на мярката за съвместима с точки 61 и 62 от временната рамка

(413) Както е посочено в съображения 405 и 413, мярката не е в съответствие с точки 61 и 62 от временната рамка. Въпреки това механизмът, предложен от SAS в мненията му относно решението за откриване на процедурата, би бил в съответствие с тези разпоредби на временната рамка, ако бъде приложен от Дания и Швеция.

(414) Във връзка с това Комисията отправи искане за информация до Дания и Швеция, за да разбере дали прилагането на този механизъм би било подходящо и пропорционално според тези държави членки (съображение 222).

(415) Дания и Швеция потвърдиха, че според тях механизмът, предвиден от SAS, отговаря на изискванията на точки 61 и 62 от временната рамка.

(416) Освен това Дания и Швеция потвърдиха, че няма да има сериозни пречки за прилагането на механизма, предвиден от SAS, и че няма други по-малко ограничителни алтернативи на този механизъм, които да отговарят на изискванията на точки 61 и 62 от временната рамка.

(417) Както е посочено в съображения 408—412, Комисията счита, че предложената от SAS алтернатива на механизъм за поетапно увеличаване е в съответствие с точки 61 и 62 от временната рамка.

([206]) Както е обяснено в съображение 148, пазарните условия към момента на увеличението, като например процентът, с който следва да се дисконтират бъдещите плащания от SAS, ще бъдат взети предвид, така че увеличението на сумата, платима по държавните хибридни облигации (или сумата, платима по нов инструмент), да съответства, в нетна настояща стойност, на парична стойност от точно 10 % от допълнителното участие в резултат на свързаната с COVID-19 рекапитализация, което все още не е изплатено.

(418) Освен това Комисията счита, че да се изисква от Дания и Швеция като условие за съвместимост на мярката да приложат този механизъм не надхвърля необходимото, за да се гарантира спазването на точки 61 и 62 от временната рамка. Както е посочено в съображения 409 и 410, задействането на механизма, предложен от SAS, ще се осъществи на същите дати като тези, предвидени в точка 61 от временната рамка, а увеличението на възнагражденията ще съответства на минималното увеличение, изисквано съгласно същата разпоредба.

(419) Комисията отбелязва по-специално, че ако механизмът бъде въведен, първото му задействане, ако бъде задействан, ще се осъществи четири години след предоставянето на мярката, т.е. до 26 октомври 2024 г., ако до този момент Дания и Швеция все още не са продали поне 40 % от съответното си участие в капитала. Ето защо, макар и този механизъм да не е предвиден в мярката, предоставена на 26 октомври 2020 г., прилагането му в рамките на два месеца след уведомяването на Дания и Швеция за настоящото решение все пак ще отговаря точно на сроковете, предвидени в точка 61 от временната рамка.

(420) Накрая Комисията отбелязва, че въпросният механизъм е предложен от бенефициера на мярката в полза на тези две държави членки.

(421) При тези обстоятелства Комисията счита, че включването на механизма, предложен от SAS, би гарантирало спазването на точки 61 и 62 от временната рамка и че в настоящия случай е подходящо и пропорционално да се изиска от Дания и Швеция, като условие за съвместимост на мярката, да въведат този механизъм в срок от два месеца след уведомяването им за настоящото решение.

Заключения относно точки 61 и 62 от временната рамка

(422) Поради гореизложеното Комисията стига до заключението, че мярката е в съответствие с точки 61 и 62 от временната рамка, при условие че Дания и Швеция въведат механизма, описан в съображение 148, в срок от два месеца след уведомяването им за настоящото решение.

6.3.4.1.3. Излизане на държавата от капитала

(423) Накрая Комисията отбелязва, че съгласно шведския Закон за дружествата SAS не би могло да изкупи обратно обикновени акции само от някои конкретни акционери, а може единствено да ги изкупи от всички акционери при едни и същи условия (съображения 122—124). Тя отбелязва обаче, че Дания и Швеция могат по всяко време да продадат по пазарни цени дяловото си участие, свързано с COVID-19, на купувачи, различни от SAS. Поради това Комисията счита, че условията, посочени в точки 63 и 64 от временната рамка, са изпълнени.

6.3.4.2. Възнаграждение по хибридните капиталови инструменти и излизане на държавата от капитала

(424) В съответствие с точка 65 от временната рамка Комисията оценява общото възнаграждение по насочените хибридни облигации, като отчита характеристиките на инструмента (съображения 106 и 107), включените в него стимули за излизане от капитала и подходящ лихвен процент.

(425) В съответствие с точка 66 от временната рамка по хибридни капиталови инструменти до тяхното преобразуване в инструменти, подобни на капиталовите, трябва да се изплаща минимално възнаграждение, което е най-малко равно на базовия лихвен процент (1-годишен IBOR или еквивалентен лихвен процент, публикуван от Комисията) ([207]), плюс премията, посочена в **таблица 5**.

Таблица 5

Възнаграждение по хибридни капиталови инструменти: 1-годишен IBOR или еквивалентен лихвен процент +

Вид получател	1-ва година	2-ра година	3-та година	4-та година	5-а година	6-а година	7-а година	8-а година и след това
Големи предприятия	250 базисни пункта	350 базисни пункта	350 базисни пункта	500 базисни пункта	500 базисни пункта	700 базисни пункта	700 базисни пункта	950 базисни пункта

(426) Както е обяснено в съображение 106, при олихвяването на хибридните инструменти като базов лихвен процент се използва STIBOR 6M (стокхолмският междубанков лихвен процент на 6-месечна база). Комисията отбелязва, че на пазарите, използващи шведски крони, не съществува публичен едногодишен STIBOR, който да се използва като базов лихвен процент ([208]). Комисията също така признава, че към момента на предоставяне на мярката публикуваният STIBOR с най-дълъг срок е бил шестмесечният (STIBOR 9M също не е бил наличен). Комисията прие STIBOR 6M като базов лихвен процент за валутните пазари на шведски крони, изчислен в съответствие със Съобщението на Комисията относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и сконтови лихвени проценти ([209]). Поради това Комисията счита, че STIBOR 6M е подходящият базов лихвен процент, който трябва да се прилага за определяне, в шведски крони, на възнаграждението по новите държавни хибридни облигации, емитирани от SAS, и следователно лихвата е платима на полугодие.

(427) В съответствие със съображение 106 възнаграждението по новите хибридни облигации, емитирани от SAS за Дания и Швеция, е определено, както е описано в **таблица 6.**

Таблица 6

Възнаграждение по новите държавни хибридни облигации: STIBOR 6M +

Хибридни облигации	1-ва година	2-ра година	3-та година	4-та година	5-а година	6-а година	7-а година	8-а година и след това
NSHN1 (5 милиарда шведски крони)	340 базисни пункта	440 базисни пункта	440 базисни пункта	590 базисни пункта	590 базисни пункта	790 базисни пункта	790 базисни пункта	1 040 базисни пункта
NSHN2 (1 милиард шведски крони)	440 базисни пункта	540 базисни пункта	540 базисни пункта	690 базисни пункта	690 базисни пункта	890 базисни пункта	890 базисни пункта	1 140 базисни пункта

(428) Въз основа на сравнение на възнаграждението по новите държавни хибридни облигации (**таблица 6**) с минималното възнаграждение, определено във временната рамка (**таблица 5**), Комисията отбелязва, че възнаграждението на набора от хибридни облигации NSHN1 е с 90 базисни пункта по-високо от минималното възнаграждение, изисквано съгласно временната рамка. Що се отнася до NSHN2, разпространени в Дания, при тях тази разлика се увеличава на 190 базисни пункта над изискваното минимално възнаграждение. Комисията също така отбелязва, че разликата във възнаграждението (100 базисни пункта) между NSHN1 и NSHN2 се дължи по-скоро на споразумение между Дания и Швеция, а не на разликите в рисковите профили на хибридните инструменти ([210]).

([207]) Базовите лихвени проценти, изчислени в съответствие със Съобщение на Комисията относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и сконтови лихвени проценти (ОВ C 14, 19.1.2008 г., стр. 6), публикувани на уебстраницата на ГД „Конкуренция“ на адрес: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/legislation/reference-discount-rates-and-recovery-interest-rates_en?prefLang=bg.

([208]) От 20 април 2020 г. независимият администратор на бенчмаркове, отговарящ за администрирането и изчисляването на STIBOR, е Swedish Financial Benchmark Facility (SFBF). Вж. https://swfbf.se/.

([209]) ОВ C 14, 19.1.2008 г., стр. 6.

([210]) С изключение на разликата от 100 базисни пункта във възнаграждението и в сумите на емисиите, всички останали условия на NSHN1 и NSHN2 са абсолютно еднакви.

(429) Комисията по-нататък отбелязва, че съгласно МСФО тези хибридни инструменти се третират като собствен капитал (съображение 107), тъй като те имат много характеристики, подобни на тези на капиталовите инструменти, които ги правят по-рискови за инвеститорите. Поради това в по-високите възнаграждения по тях, надвишаващи минималното изисквано възнаграждение съгласно точка 66 от временната рамка (съответно 90 и 190 базисни пункта), се отчита допълнителният риск, поет от Дания и Швеция като инвеститори: i) тези хибридни капиталови инструменти са близки до капиталовите инструменти от гледна точка на ранга ([211]); ii) те не могат да бъдат преобразувани в акции (съображение 107); iii) по тях се извършват купонни плащания по усмотрение единствено на SAS (съображение 108) ([212]); iv) те са безсрочни (съображение 106).

(430) За да се гарантира, че купоните в крайна сметка се изплащат, особено с оглед на това, че SAS разполага с възможност да не го прави, са установени няколко стимулиращи механизма: i) върху неплатените (отложени купони) се начислява сложна лихва; ii) купоните винаги се начисляват към първоначалната номинална стойност на хибридните облигации; и iii) свързаните с поведението изисквания ще се прилагат, докато номиналната стойност на хибридните облигации и вземанията по тях не бъдат изцяло изплатени от дружеството, независимо потенциалната продажба на вземанията, освен ако всички нови държавни хибридни облигации не бъдат продадени по номинална стойност или по-висока, включително начислените купонни плащания (в т.ч. сложната лихва).

(431) Що се отнася до стимулите за излизане на Дания и Швеция от участието в капитала, новите държавни хибридни облигации включват ежегодно нарастващ база лихвен процент (заедно със сложна лихва в случай на неплатени купони), което ги прави все по-оскъпяващ се източник на финансиране за дружеството. Освен това съгласно временната рамка тези хибридни инструменти трябва да бъдат погасени, за да може свързаните с поведението ангажименти, наложени на SAS и неговите дъщерни дружества, да се прекратят. Всички тези елементи създават солидни стимули за SAS да изплати или да рефинансира държавните хибридни облигации възможно най-скоро.

(432) Като се вземат предвид специфичният рисков профил, характеристиките и включените в тях стимули за излизане от капитала на новите държавни хибридни облигации, Комисията счита, че с добавката от 90 базисни пункта над минималното възнаграждение ([213]), посочено в **таблица 6**, на Дания и Швеция се предоставя подходящо възнаграждение за техните нови хибридни облигации. Както е обяснено в съображения 428—429, това изискване е изпълнено за новите държавни хибридни облигации.

(433) Според Ryanair, за да бъдат компенсирани по подходящ начин Швеция и Дания, би бил необходим марж от 400 базисни пункта над изискваното минимално възнаграждение, определено във временната рамка (вж. съображение 196). Както е обяснено в доклада на Oxera, методиката, използвана за получаване на цифрата от 400 базисни пункта, се основава на пазарни референтни показатели. Освен това Ryanair счита, че разликата от 100 базисни пункта в маржа между двата вида хибридни облигации, за които дружеството твърди, че са идентични по отношение на рисковия си профил, сама по себе си е доказателство, че възнаграждението не е било избрано въз основа на реални или надеждни съображения.

(434) Комисията отбелязва, че мерките, предоставени съгласно временната рамка, представляват държавна помощ, тъй като те предоставят предимство, което бенефициерът не би могъл да получи при нормални пазарни условия. Съответно във временната рамка няма предвидено изискване подходящото възнаграждение за хибридни капиталови инструменти да се основава на пазарни референтни показатели. Вместо това в точка 65 от временната рамка се изисква общото възнаграждение по хибриден капиталов инструмент да отчита по подходящ начин характеристиките на избрания инструмент, включените в него стимули за излизане от капитала и подходящ референтен лихвен процент. Комисията разглежда тези елементи в съображения 425—433 и с оглед на тях заключава, че възнаграждение от 90 базисни пункта над минималното изисквано възнаграждение, предвидено във временната рамка, е подходящо в настоящия случай. Що се отнася до разликата в маржа от 100 базисни пункта между двата вида хибридни облигации, Комисията признава, че тя не се основава на разлика в рисковия профил на тези инструменти, а по-скоро е резултат от споразумение между Дания и Швеция (вж. съображение 429). Разбира се, тъй като Комисията счита, че марж от 90 базисни пункта над изискванията за минимално възнаграждение, предвидени във временната рамка, представлява подходящо възнаграждение в настоящия случай, същото по необходимост е валидно за още по-голям марж на превишение от 190 базисни пункта.

([211]) В случай на несъстоятелност новите държавни хибридни облигации са с предимство пред записания капитал и капиталовите резерви.

([212]) Фактор за намаляване на риска е фактът, че върху неплатените купони ще се начислява сложна лихва, както е обяснено в съображение 108 (109).

([213]) Точка 66 от временната рамка.

(435) Макар Комисията да не е задължена да установи подходящото възнаграждение чрез позоваване на пазарен референтен показател, следва да се отбележи още, че във всеки случай оценката на Ryanair не установява надежден референтен показател за основаното на пазара възнаграждение, свързано с въпросните хибридни инструменти. Например няколко от финансовите инструменти, използвани от Ryanair в неговия анализ за оценяване на предполагаемия изискван допълнителен марж, като например първостепенните неконвертируеми облигации (вж. съображение 197), не са хибридни инструменти, а дългови инструменти. За разлика от това минималното възнаграждение, определено в точка 66 от временната рамка (към което в настоящия случай се добавят маржове от 90 базисни пункта и 190 базисни пункта), е възнаграждение, което се прилага конкретно за хибридни капиталови инструменти и това възнаграждение, отразяващо по-голямо равнище на подчиненост и други рискови фактори, свързани с капиталовите или подобните на капиталови инструменти, е значително по-високо от онова за дълговите инструменти, установено в точка 27, буква а) от временната рамка.

6.3.4.3. Заключение

(436) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че по отношение на капиталовия инструмент възнагражденията в Дания и Швеция и стимулите за излизане от капитала са в съответствие с точки 60—64 от временната рамка, при условие че Дания и Швеция спазват условието, посочено в съображение 423. Що се отнася до хибридния капиталов инструмент, както за NSHN1, така и за NSHN2, Комисията счита, че възнаграждението за Дания и Швеция и стимулите за излизане от капитала са в съответствие с принципите, изложени в точки 65—70 от временната рамка.

6.3.5. *Управление и предотвратяване на ненужното нарушаване на конкуренцията*

6.3.5.1. Съответствие с точка 72 от временната рамка

(437) Съгласно точка 72 от временната рамка, ако бенефициерът по мярка за рекапитализация, свързана с COVID-19, надвишаваща 250 милиона евро, е предприятие със значителна пазарна мощ на поне един от съответните пазари, на които извършва дейност, държавите членки трябва да предложат допълнителни мерки за запазване на ефективната конкуренция на тези пазари.

(438) Мярката се отнася до рекапитализация в размер на 11 милиарда шведски крони (1 069 милиона евро) в полза на SAS. Като се има предвид този размер на рекапитализация, в настоящото решение Комисията трябва да прецени дали SAS е имало значителна пазарна мощ за целите на точка 72 от временната рамка.

6.3.5.1.1. Определяне на съответните пазари

(439) В предишната си практика на вземане на решения съгласно Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета ([214]) („Регламента за сливанията“) в сектора на въздушния транспорт Комисията е определяла съответните пазари за услуги за пътнически въздушни превози по разписание въз основа на два подхода: i) подхода O&D, при който целта е осъществяващ дейност въздушен превозвач ([215]); и ii) подхода „летище по летище“ — при определени обстоятелства, когато целта включва значим портфейл от слотове ([216]).

(440) При подхода O&D всяка комбинация от летище или град на произход и летище или град на местоназначение се определя като обособен пазар. Това определяне на пазара отразява перспективата на търсенето, т.е. факта, че пътниците, които желаят да пътуват от един град на произход до един град на местоназначение, не считат за взаимозаменяеми различни двойки градове.

([214]) Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета от 20 януари 2004 г. относно контрола върху концентрациите между предприятия (регламент за сливанията на ЕО) (ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/139/oj).

([215]) Вж. например дело M.8869 — *Ryanair/LaudaMotion*, точки 96—97; дело M.7541 — IAG/Aer Lingus, точка 14; дело M.7333 — *Alitalia/Etihad*, точка 63; и дело M.6447 — *IAG/bmi*, точка 31.

([216]) Вж. например дело M.8869 — *Ryanair/LaudaMotion*, точка 116; дело M.8672 — *easyJet/някои активи на Air Berlin*, точка 41; дело M.8633 — *Lufthansa/някои активи на Air Berlin*, точка 58; и дело M.6447 — *IAG/bmi*, точка 483. По дела M.8672 — *easyJet/някои активи на Air Berlin* и M.8633 — *Lufthansa/някои активи на Air Berlin* Комисията е извършила само оценка по подхода „летище по летище“, тъй като целевите активи не са били използвани по нито един маршрут по време на сделката (Air Berlin окончателно е прекратило своите полети по всички маршрути поради своята несъстоятелност). Ryanair твърди, че фактическите обстоятелства в двата случая на сливане на Air Berlin не са приложими в настоящия случай, тъй като SAS продължава да функционира. Безспорно е обаче, че авиокомпаниите, които е трябвало да придобият активите и слотовете на Air Berlin (easyJet и Lufthansa), са щели да продължат да експлоатират придобитите активи и слотове след сливането.

(441) Макар че Комисията като цяло дава предимство на заместването от страната на търсенето, перспективата на предлагането също играе роля в нейната практика по отношение както на определянето на пазара, така и на оценката на конкуренцията в този сектор. Например Комисията е отбелязала, че конкуренцията между въздушните превозвачи се осъществява и на равнище мрежа, тъй като мрежовите превозвачи изграждат свои мрежи и решават да летят основно по маршрути, свързващи техните летищни центрове ([217]). Някои нискотарифни превозвачи също така твърдят, че с нарастването на броя на авиокомпаниите по маршрути от точка до точка заместването от страната на предлагането е все по-важен аспект при определянето на пазара ([218]).

(442) При подхода „летище по летище“ всяко летище (или взаимозаменяеми летища) се определя като обособен пазар. Това определяне на пазара позволява на Комисията да оцени въздействието на дадена сделка върху цялостното предоставяне на услуги за пътнически въздушен транспорт на дадено летище въз основа по-специално на портфейла от слотове, държани от превозвача на летището, без да прави разлика между конкретните обслужвани маршрути от или до това летище. Пазарната мощ на бенефициера на такива съответни пазари ще бъде оценена, наред с другото, въз основа на степента на натовареност на летището и дела на бенефициера от капацитета на летищната инфраструктура (т.е. дела от слотовете), който той има разрешение да използва за своите операции ([219]).

(443) Подходът „летище по летище“ е приет по-специално, за да бъдат оценявани последиците от укрепването на положението на дадена авиокомпания на определени летища и рисковете за ефективната конкуренция, породени от концентрирането на слотове на определени летища в ръцете на едно предприятие ([220]). В рамките на своята летищна политика Комисията отбеляза, че *„слотовете представляват оскъден ресурс“* и че *„достъпът до такива ресурси е от решаващо значение за доставката на услуги в областта на въздушния транспорт и за поддържането на ефективна конкуренция“* ([221]). Комисията е обобщила всички маршрути, започващи или завършващи на дадено летище, с цел да определи съответната ситуация при липса на сделка, по-специално в случай на придобиване на въздушен превозвач, по отношение на който е образувана процедура по несъстоятелност ([222]).

(444) По тези причини Комисията счита, че пазарите, на които бенефициерът извършва дейност и които са от значение за оценката на нарушаващите конкуренцията ефекти на мярката, за целите на точка 72 от временната рамка, са пазарите за предоставяне на услуги за въздушен превоз на пътници до и от летища, обслужвани от бенефициера. Това заключение се потвърждава от факта, че мярката има за цел да се запази способността като цяло на бенефициера да извършва услуги за въздушен превоз, по-специално, като се гарантира запазването на неговите активи и на правата му да извършва дейност в средносрочен/дългосрочен план. Всъщност тези активи и права по принцип не са предназначени за конкретен маршрут. Това е особено вярно, що се отнася до слотовете на координирано летище ([223]), които може да имат голяма стойност и да се използват по всеки маршрут от и до това летище. Това заключение се подкрепя и от Известието на Комисията относно определянето на съответния пазар ([224]), в чиято бележка под линия 1 се посочва, че основното внимание при оценката на делата, свързани с държавна помощ, се отделя по-скоро на получателя на помощта и съответната индустрия/сектор, отколкото на идентифицирането на ограниченията на конкуренцията, с които се сблъсква получателят на помощ.

([217]) Вж. например дело M.7541 — *IAG/Aer Lingus*, точки 17—18; дело M.6607 — *US Airways/American Airlines*, точка 10; и дело M.6447 — *IAG/bmi*, точка 31.

([218]) Вж. например дело M.6663 — *Ryanair/Aer Lingus III*, точка 57.

([219]) Вж. следните примери по аналогия: дело M.8633 — *Lufthansa/някои активи на Air Berlin*; дело M.8672 — *easyJet/някои активи на Air Berlin*.

([220]) Вж. например дело M.8869 — *Ryanair/LaudaMotion*.

([221]) Съображение 4 от предложението на Комисията за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Европейския съюз (COM/2011/827 окончателен от 1 декември 2011 г.).

([222]) Вж. дело M.6447 — *IAG/bmi*, точки 136—157.

([223]) Съгласно член 2 от Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj) („Регламента за слотовете“) „координирано летище“ означава „летище, на което има определен координатор, с цел да се улесни дейността на въздушните превозвачи, които оперират или възнамеряват да оперират на това летище“.

([224]) Известие на Комисията относно определянето на съответния пазар по смисъла на общностното право на конкуренция (ОВ C 372, 9.12.1997 г., стр. 5).

(445) С мярката се подкрепят операциите на SAS като цяло и следователно тя може потенциално да повлияе на конкуренцията по всички маршрути, започващи и пристигащи на летище, на което дружеството притежава слотове, независимо от специфичното конкурентно положение на SAS по някой от тези конкретни маршрути. Като се има предвид, че мярката не води до укрепване на положението на SAS по определени комбинации от точки на произход и точки на местоназначение (O&D) в сравнение с други, а оказва въздействие върху цялостното положение на SAS, не е целесъобразно да се анализира въздействието на мярката върху всеки от тези маршрути поотделно. Вместо това, за целите на прилагането на точка 72 от временната рамка, е целесъобразно да бъде следван подходът „летище по летище“ и като съответни пазари да бъдат определени летищата, на които SAS предоставя услуги за пътнически въздушен транспорт.

(446) В своите мнения Ryanair твърди, че въздействието на мярката върху цялостната способност на SAS да извършва дейност не изключва възможността конкретното конкурентно положение на SAS във всяка комбинация от градове по модела O&D да бъде засегнато в резултат на мярката. Дружеството заключава, че няма основателна причина да не се оценява която и да е от комбинациите от O&D, засегнати от мярката.

(447) Заключението на Ryanair, според което при подхода „летище по летище“ нито една комбинация от O&D не се определя като съответен пазар, отразява погрешно тълкуване на определянето на пазара, прието от Комисията, и на последиците от него. При подхода „летище по летище“ всички комбинации от O&D до и от дадено летище са от значение и се включват в цялостната оценка на въздействието на помощта, макар и не на индивидуална основа. Определянето на всяка конкретна комбинация от O&D, по която SAS е предоставяло услуги преди избухването на COVID-19, като имаща значение, както твърди Ryanair, не би осигурило правилната рамка за оценка на мярка за рекапитализация, която по своята същност не води до укрепване на положението на бенефициера на определени пазари на O&D в сравнение с други. По същата причина не може да бъде подкрепено твърдението на Ryanair, че Комисията е трябвало да оцени пазарната мощ на SAS по подхода O&D заедно с оценка по подхода „летище по летище“ ([225]).

6.3.5.1.2. Преглед на съответните летища

(448) Комисията счита, че подходящи за целите на прилагането на точка 72 от временната рамка са само координираните летища в Европейското икономическо пространство („ЕИП“), на които SAS е имало база ([226]) преди пандемията от COVID-19, по описаните по-долу причини.

(449) Първо, в контекста на настоящата оценка не може да се счита, че SAS има значителна пазарна мощ на летища, на които няма база. По-конкретно фактът, че даден въздушен превозвач има база на дадено летище, показва, че той е установен на това летище в дългосрочен план, което му позволява да упражнява по-устойчив конкурентен натиск върху своите конкуренти, извършващи дейност на същото летище. Освен това съгласно съдебната практика притежаването на база дава определени предимства, като например гъвкавост при разместването на маршрутите, реорганизацията на самолетите, намаляването възможно най-много на разходите при смущения, смяната на екипажи, услугите за клиентите и общоизвестността на марката ([227]). Освен това установяването на база на определено летище обикновено означава, че персоналът на превозвача е назначен в тази база и че въздухоплавателните средства, разположени в тази база, могат да бъдат използвани по всички маршрути между O&D, които тръгват от нея. От това следва, че превозвач, който разполага с база на дадено летище, е в по-добра позиция да установи стабилно и дългосрочно търговско присъствие — с възможност да придобие и поддържа определена степен на пазарна мощ — отколкото превозвач, който извършва дейност на това летище без база.

(450) Ryanair твърди, че не е оправдано определянето на съответните пазари да се ограничи до летищата, на които SAS има база. Освен това дружеството отбелязва, че в точка 331 от решението по делото Lufthansa Общият съд не е изключил възможността Комисията да оценява наличието на значителна пазарна мощ на бенефициера на летища, на които той не разполага с база, ако са представени достатъчно доказателства в тази насока. В подкрепа на своето становище Ryanair се позовава на i) собствения си модел, за който твърди, че доказва, че не е необходимо авиокомпанията да разполага с база на дадено летище, за да извършва успешно дейност на това летище; и на ii) примери за летища, на които делът на SAS по отношение на разполагаемите пасажерски места е надхвърлял 40—50 %, въпреки че SAS не е разполагало с база на тези летища (Ålesund, Umeå, Haugesund, Åre-Östersund и Ängelholm-Helsingborg).

([225]) Това означава по-специално, че Комисията няма да продължи да разглежда *„големия брой пазари на комбинации от O&D“*, на които според Ryanair SAS може да има значителна пазарна мощ с оглед на пазарните дялове на SAS по отношение на разполагаемите пасажерски места, тъй като тези отделни пазари на комбинации от O&D не отговарят на съответните пазари за целите на точка 72 от временната рамка.

([226]) „База“ означава, че въздухоплавателните средства на авиокомпанията престояват през нощта на летището и че базираните въздухоплавателни средства се използват за обслужване на няколко маршрута от това летище.

([227]) Вж. решение от 6 юли 2010 г., *Ryanair/Комисия*, T-342/07, EU:T:2010:280, точка 269.

(451) Комисията счита, че тези доводи не поставят под въпрос нейното заключение. Според статия на експертния център, представена от Ryanair като приложение към мненията на дружеството, Ryanair е разполагало с 87 бази в Европа преди пандемията от COVID-19 ([228]). Ryanair не обяснява нито защо смята, че собственият му модел не е съсредоточен върху бази, установени в ЕИП, включително на регионални летища, нито защо критерият *„успешна дейност“* трябва да се равнява на значителна пазарна мощ. Що се отнася до примерите за летища, обслужвани от SAS с небазирани въздухоплавателни средства, Ryanair не споменава, че поради много малкия размер на тези летища SAS е постигнало такъв дял от пасажерските места, като е изпълнявало един-единствен маршрут до и от всяко от летищата ([229]). Такива ограничени операции на дадено летище не са основание да се установи наличие на значителна пазарна мощ на това летище ([230]). Освен това доводите на Ryanair относно възможността дадена авиокомпания да има значителна пазарна мощ на летище, на което не разполага с база, са в противоречие с доводите му във връзка с пречките за навлизане на пазара ([231]). По-конкретно Ryanair твърди, че Комисията е трябвало да признае, че икономиите от обхвата ([232]) и икономиите от мрежата ([233]) са фактори, които могат да попречат на потенциален конкурент да установи или разшири присъствието си на дадено летище. С това твърдение Ryanair всъщност признава, че експлоатацията на база — дори на голяма база (летищен център) — е от решаващо значение за възможността на дадена авиокомпания да има значителна пазарна мощ на дадено летище.

(452) Второ, за целите на прилагането на точка 72 от временната рамка не може да се счита, че SAS разполага със значителна пазарна мощ на летища, които не се считат за координирани съгласно Регламента за слотовете. На координираните летища търсенето на летищна инфраструктура, по-специално на слотове, значително надвишава капацитета на летището, а разширяването на летищната инфраструктура, за да се отговори на търсенето, не е възможно в краткосрочен план. Обратно, на некоординираните летища капацитетът на летището обикновено надвишава търсенето от страна на авиокомпаниите и има достатъчно налични слотове, за да се даде възможност за навлизане или разширяване на дейността на конкурент в достатъчен мащаб, така че той ефективно да се състезава със SAS по отношение на всички O&D до и от летището.

(453) Трето, правилата за държавна помощ се прилагат само на територията на ЕИП. Комисията не е компетентна да проверява съгласно тези правила дали SAS притежава значителна пазарна мощ на летище, разположено в държава извън ЕИП.

(454) Четвърто, разпоредбата на точка 72 изисква оценка на пазарната мощ на бенефициера въз основа на неговите операции преди предоставянето на помощта на съответните пазари, *„на които извършва дейност“*. Следователно подходящата времева рамка за оценка на пазарната мощ на SAS са последните периоди на работа преди пандемията от COVID-19, т.е. летателен сезон лято 2019 г. и летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA. Ryanair твърди, че Комисията следва да извърши ориентиран към бъдещето анализ на пазарната мощ на SAS. Това твърдение обаче видимо се отклонява от разпоредбата и целта на точка 72 от временната рамка.

(455) В своето уведомление Дания и Швеция обясниха, че SAS е експлоатирало база на 23 летища на територията на ЕИП през летателен сезон лято 2019 г. или летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA ([234]). От тези 23 летища 16 са били координирани летища ([235]). Комисията ще оцени пазарната мощ на SAS на тези 16 съответни летища в следващите раздели.

([228]) Статията на експертния център, стр. 26.

([229]) Уведомление от датските и шведските органи.

([230]) На тези летища, дори ако SAS се беше оттеглило и беше върнало всичките си слотове, капацитетът, предоставен на разположение на конкурентите, нямаше да повлияе значително на тяхното конкурентно положение. Поради това непрекъснатото присъствие на SAS не оказва съществено влияние върху способността и стимула на неговите конкуренти да навлязат или да разширят дейността си на тези летища.

([231]) Вж. също съображение 464.

([232]) Според определението на Ryanair икономии от обхвата възникват, когато дадена авиокомпания управлява летищни центрове на няколко летища и има възможност да споделя разходите по широк кръг от маршрути, което затруднява конкурентите.

([233]) Според определението на Ryanair икономии от мрежата се наблюдават, когато авиокомпанията управлява летищни центрове и може да постигне по-високи коефициенти на запълване на самолетите, а следователно и по-голяма ефективност на разходите в резултат на превоза на пътници, които се прекачват. Ryanair допълва, че трите основни оперативни летищни центъра на SAS са на летищата в Копенхаген, Осло и Стокхолм, които според авиокомпанията представляват *„основата на неговата мрежа от полети“*.

([234]) Тези летища са: летище Копенхаген; летище „Арланда“ в Стокхолм; летище Осло; летище Трондхайм; летище Берген; летище Ставангер; летище „Ландветер“ в Гьотеборг; летище Билунд; летище Хелзинки; летище „Хийтроу“ — Лондон; летище Орхус; летище Люлео; летище Талин; летище Олборг; летище Малага; летище Вилнюс; летище Тромсьо; летище Дюселдорф; летище Щутгарт; летище „Лех Валенса“ — Гданск; летище Бодьо; летище Хамбург; и летище Амстердам.

([235]) Тези летища са: летище Копенхаген; летище „Арланда“ в Стокхолм; летище Осло; летище Трондхайм; летище Берген; летище Ставангер; летище „Ландветер“ в Гьотеборг; летище Билунд; летище Хелзинки; летище „Хийтроу“ — Лондон; летище Малага; летище Тромсьо; летище Дюселдорф; летище Щутгарт; летище Хамбург; и летище Амстердам.

6.3.5.1.3. Критерии за оценка на пазарната мощ на SAS на съответните летища

(456) За да се констатира наличие на значителна пазарна мощ, се изисква по-специално оценка на всички фактори, които може да ограничат в достатъчна степен поведението на съответното предприятие. Оценката на конкурентния натиск върху дадено предприятие не може да се основава единствено на съществуващата пазарна ситуация. Потенциалното въздействие на разширяването на дейността на действителните конкуренти или навлизането на пазара на потенциални конкуренти, включително заплахата от такова разширяване или навлизане, също е от значение.

(457) В този контекст, за целите на оценката на пазарната мощ на SAS в този случай, Комисията взе предвид конкурентната структура на всяко от съответните летища, и по-специално i) конкурентния натиск, упражняван от съществуващите доставчици на услуги за пътнически въздушен транспорт (авиокомпании, оперирващи на летището), и по-конкретно положението на бенефициера на пазара и на неговите действителни конкуренти (раздел 6.3.5.1.3.1), и ii) конкурентния натиск, упражняван поради реалната заплаха от бъдещо разширяване на дейността на тези действителни конкуренти или от навлизането на пазара на потенциални конкуренти (раздели 6.3.5.1.3.2 и 6.3.5.1.3.3).

6.3.5.1.3.1. Пазарни дялове от гледна точка на полетите и пасажерските места като показатели за съществуваща конкурентната структура

(458) Пазарните дялове, изразени чрез позоваване на броя на предлаганите полети (честоти) или разполагаемите пасажерски места на съответното летище, предоставят полезна първа индикация за положението на дадена авиокомпания на пазара и за действителния конкурентен натиск, на който тя е подложена.

(459) Делът от полетите (или от честотите на полетите) ([236]) се определя като съотношението между броя на полетите (или на честотите на полетите), осъществявани от даден въздушен превозвач на дадено летище, и общия брой полети (или честоти), осъществявани от всички въздушни превозвачи на това летище. Той съответства на съотношението между броя на слотовете, използвани от даден въздушен превозвач на дадено летище, и общия брой слотове, използвани от всички въздушни превозвачи на летището. Той също така съответства приблизително на съотношението между броя на слотовете, разпределени на даден въздушен превозвач на дадено летище, и общия брой слотове, разпределени на всички въздушни превозвачи на летището ([237]).

(460) Делът от пасажерските места се определя като съотношението между броя на разполагаемите пасажерски места (т.е. предлагани) от даден въздушен превозвач на дадено летище, и общия брой на разполагаемите пасажерски места, предлагани от всички въздушни превозвачи на това летище. Следователно това е показател за процента на капацитета, предлаган от даден въздушен превозвач, от общия капацитет, предлаган на дадено летище.

(461) В съответствие със съдебната практика по отношение на господстващото положение на пазара ([238]) Комисията е счела, че i) е малко вероятно SAS да има значителна пазарна мощ на съответните летища, на които делът на полетите му и делът на пасажерските му места са под 40 %; и че ii) при оценката на съществуването на пазарна мощ за целите на точка 72 от временната рамка допълнителни фактори, по-специално тези, които отразяват натиска, произтичащ от потенциалната конкуренция ([239]), следва да бъдат взети предвид тогава, когато SAS разполага с дял от полетите или дял от пасажерските места от 40 % или повече на съответните летища.

([236]) В настоящото решение честотата се определя като полет в двете посоки или два полета (един полет за заминаване от съответното летище до местоназначението и един полет за пристигане от местоназначението до съответното летище).

([237]) Съгласно Регламента за слотовете превозвачът трябва да използва разпределената му поредица от слотове през най-малко 80 % от периода, за който те са му разпределени. В противен случай разпределената поредица от слотове се връща в пула от слотове (по правилото „използваш или губиш“). Данните показват, че на най-натоварените летища използваемостта на слотовете като цяло във всички случаи е над 95 % (вж. например публикацията на IATA Steer EU Fact-Finding Study: Airport Slots (Проучване на ЕС за установяване на фактите: летищните слотове), декември 2019 г., стр. 37, на разположение на адрес: iata-airport-slots-submission-eu-study-steer-dec-2019.pdf). Следователно на тези летища разликата между броя на използваните слотове и броя на разпределените слотове е ограничена.

([238]) Вж. например решение от 14 февруари 1978 г., *United Brands u United Brands Continental/Комисия*, 27/76, ECLI:EU:C:1978:22; решение от 13 февруари 1979 г., *Hoffmann-La Roche/Комисия*, 85/76, ECLI:EU:C:1979:36.

([239]) Потенциална конкуренция може да бъде създадена от значителен неизползван производствен капацитет (в разглеждания случай — неизползвани слотове) (вж. решение от 13 февруари 1979 г., *Hoffmann-La Roche/Комисия*, 85/76, EU:C:1979:36, точка 48).

6.3.5.1.3.2. Пречки за разширяване на дейността или за навлизане на пазара

(462) За целите на оценката на натиска, произтичащ от действителната и потенциалната конкуренция, Комисията счита, че следва да се вземат предвид пречките за разширяване на дейността или за навлизане на пазара, пред които са изправени други въздушни превозвачи освен бенефициера. За да бъде в състояние да предоставя услуги за пътнически въздушен транспорт, даден превозвач трябва да има достъп до летищната инфраструктура. На координираните летища въздушният превозвач трябва да държи слотове, за да обслужва маршрути от или до тези летища. Действително в съответствие със съдебната практика основната пречка пред навлизането на пазара в сектора на въздушния транспорт на Съюза е липсата на налични слотове на големите летища ([240]). В този контекст висока степен на натовареност на летището отразява ограниченията на летищната инфраструктура, пред които е изправен даден въздушен превозвач, което намалява способността му ефективно да се конкурира с поведението на бенефициера.

(463) В мненията си Ryanair отправя критика към Комисията, че се е фокусирала върху натиска, свързан със слотовете, като единствената пречка за навлизане на пазара. От една страна, Ryanair твърди, че има и други фактори, които може да попречат на потенциален конкурент да установи или разшири присъствието си, като например: икономии от обхвата; брандиране, промоции и лоялност на клиентите; икономии от мрежата; или риска от агресивни ответни мерки от страна на заварените оператори. Ryanair просто изброява тези четири елемента.

(464) Комисията обаче отбелязва, че i) два от тези елемента (икономии от обхвата и икономии от мрежата) всъщност са свързани с натиска при слотовете, тъй като способността за постигане на тези икономии (ефективност на разходите) зависи от способността на авиокомпанията да обслужва достатъчно голям брой маршрути до и от летището и следователно от способността да получи достъп до достатъчно голям брой слотове на летището; ii) брандирането, промоциите и лоялността на клиентите се отнасят по-скоро до способността да се обслужва конкретна категория пътници (пътници от премиум класа или чувствителни към фактора време пътници), отколкото до цялостната способност да се поддържат полети до или от дадено летище, и по принцип във всеки случай са част от предимствата, произтичащи от операциите в летищни центрове ([241]), които се вземат предвид при определянето на съответните летища (ограничени до базите на бенефициера); и iii) останалият елемент (риск от агресивни ответни мерки от страна на заварените оператори) е специално взет предвид чрез другата мярка за предотвратяване на ненужното нарушаване на конкуренцията, посочена в точка 71 от временната рамка, която се прилага на пазарите, на които SAS разполага със значителна пазарна мощ, но не се ограничава до тях.

(465) От друга страна, Ryanair твърди, че относителната стабилност във времето на пазарните дялове на SAS по отношение на разполагаемите пасажерски места на съответните летища (с изключение на летището в Копенхаген) показва, че вероятно съществуват други пречки, различни от натовареността на летищата, които възпрепятстват конкурентите да навлязат или значително да разширят присъствието си на тези летища.

(466) Въпреки това Ryanair не представя никакви доказателства за съществуването на такива пречки за навлизане на пазара или за разширяване на дейността на съответните летища, нито данни за авиокомпании, които са били възпрепятствани да навлязат или да разширят дейността си поради тези предполагаеми пречки. Напротив, твърдението на Ryanair относно пречките за навлизане на пазара и за разширяване на дейността изглежда противоречат на доводите му относно принципа на недискриминация и правилата за свободно движение (съображение 169). По-специално Ryanair предостави данни ([242]), според които нискотарифните превозвачи са осигурили 66 % от ръста на капацитета от пасажерски места в Дания през периода 2014—2019 г., докато SAS и Danish Air Transport са осигурили едва 3 % от ръста, наблюдаван през този петгодишен период. В Швеция нискотарифните превозвачи са осигурили 40 % от ръста на вътрешноевропейския капацитет на наличните пасажерски места през периода 2014—2019 г., докато SAS и Braathens са осигурили едва 22 % от ръста, наблюдаван през този петгодишен период. Тези данни на национално равнище се подкрепят от събрани от Дания и Швеция данни на равнище летище, които показват, че през периода 2014—2019 г. броят на пътниците, превозени от нискотарифни превозвачи, е нараснал с 43 % на летището в Копенхаген и с 25 % на летище „Арланда“ в Стокхолм ([243]). Ръстът при нискотарифните превозвачи показва, че доводите, изтъкнати от Ryanair във връзка с други пречки за навлизане на пазара и за разширяване на дейността, различни от натиска при слотовете, са неоснователни и по-скоро потвърждават предварителните констатации на Комисията в решението за откриване на процедурата, според които конкурентите на SAS не са изправени пред никакви големи пречки за навлизане на пазара или за разширяване на дейността си на нито едно от съответните летища.

([240]) Вж. решение от 4 юли 2006 г., *easyJet/Комисия*, T-177/04, EU:T:2006:187, точка 166.

([241]) Вж. например дело AT.39964 — *Air France/KLM/Alitalia/Delta*, точка 59; дело AT.39595 — *Continental/United/Lufthansa/Air Canada*, точка 49.

([242]) Проучването на пазара на авиокомпанията.

([243]) Отговор на искането за информация на Комисията от 16 октомври 2023 г.

(467) В светлината на гореизложеното Комисията счита, че при проучването на наличието на пречки за навлизане на пазара и за разширяване на дейността за целите на оценката на пазарната мощ на SAS на съответните летища е уместно да се постави ударение върху натиска при слотовете.

6.3.5.1.3.3. Държани слотове и нива на натовареност като показатели за потенциални конкурентни структури

(468) В решението за откриване на процедурата за всяко съответно летище, на което пазарните дялове на SAS по отношение на полетите и пасажерските места са били недостатъчни, за да се изключи наличието на значителна пазарна мощ на SAS, Комисията приложи два допълнителни показателя, а именно държаните от SAS слотове на летището заедно с нивото на натовареност на летището.

(469) Показателят „държани слотове“ се определя като съотношението между броя на слотовете, разпределени на даден въздушен превозвач на дадено летище, и общия брой налични слотове на това летище (т.е. капацитета на летището, съответстващ на сбора от броя слотове, разпределени на всички въздушни превозвачи, и броя неразпределени слотове, които биха могли да се използват за разширяване на дейността на въздушни превозвачи или за навлизане им на летището).

(470) Комисията е използвала определянето на дадено летище като „координирано летище“ съгласно Регламента за слотовете като първи признак за висока степен на натовареност на летището.

(471) При координираните летища действителното ниво на натовареност се изчислява, като броят на слотовете, разпределени на всички въздушни превозвачи на летището през съответния летателен сезон на IATA, се разделя на общия капацитет на летището (изразен като слотове) през този сезон на IATA. Средно ниво на натовареност през работното време, по-малко от 60 %, не би било *prima facie* проблематично ([244]).

(472) В своите мнения Ryanair твърди, че Комисията неправилно е съсредоточила оценката си на пазарната мощ на SAS върху държаните слотове, вместо върху пазарните дялове. Това твърдение произтича от неправилното разбиране на конкретната цел на анализа на пазарната мощ на бенефициера съгласно точка 72 от временната рамка. Тази цел е да се определят пазарите, на които е най-вероятно конкуренцията да бъде отрицателно засегната от помощта, т.е. пазарите, на които бенефициерът се ползва с икономическа мощ, която му позволява да предотврати поддържането на ефективна конкуренция. Тъй като помощта има за цел да запази по-скоро способността на бенефициера да извършва дейност (а не фактическата му дейност), значителната пазарна мощ на бенефициера е пряко свързана със способността му да продължи да извършва полети до и от съответните летища в ущърб на навлизането на пазара или разширяването на дейността на конкурентите. Пазарните дялове на SAS, изразени като честоти или пасажерски места, са показатели за реалната конкуренция, на която е изложено SAS при предоставянето на услуги за пътнически въздушен транспорт на дадено летище. За разлика от това оценката на държаните от SAS слотове на летището, допълнена от оценка на натовареността на същото летище, показва както действителния, така и потенциалния конкурентен натиск, на който е изложено SAS. Всъщност тези показатели отразяват не само текущата дейност по услуги за пътнически въздушен транспорт на различните вече присъстващи авиокомпании, но и възможностите им за разширяване на дейността (например чрез разкриване на нови маршрути или увеличаване на честотите), както и възможността за навлизане на пазара на нови авиокомпании, които все още не извършват дейност на летището ([245]).

([244]) Вж. например дело M.8672 — *easyJet/Certain Air Berlin Assets*, точка 114; дело M.8633 — *Lufthansa/някои активи на Air Berlin*, точка 196. Вж. също решение от 20 октомври 2021 г., *Polskie Linie Lotnicze „LOT“/Комисия*, дело T-296/18, EU:T:2021:724, точка 111. Условията за работа на съответните летища могат да се различават, по-специално поради различното работно време, забраните за нощни полети и ограниченията за движение. От съображения за съпоставимост Комисията е разгледала държаните слотове и нивата на натовареност на летището в диапазона 6:00 и 21:59 часа местно време (т.е. диапазона между 4:00 и 19:59 координирано универсално време (UTC) през летателен сезон лято на IATA и между 5:00 и 20:59 UTC през летателен сезон зима на IATA).

([245]) В доклада на Oxera, в точка 5.62, не се посочва нещо много по-различно: „*пазарните дялове показват положението на SAS спрямо съществуващите конкуренти, докато наличният капацитет (при слаба натовареност) показва потенциала за навлизане на нови конкуренти или за разширяване на дейността на съществуващите конкуренти (при допускането, че няма други пречки за навлизане на пазара). Държаните слотове обединяват на едно място и двете мерки.*“ Независимо от това следва да се отбележи, че в следващата точка (точка 5.63) от доклада на Oxera се тълкува погрешно аналитичната рамка, приложена от Комисията, тъй като Комисията не използва държаните от SAS слотове, без да се позовава на степента на натовареност на летището. Ето защо, противно на становището на Ryanair и използвайки числения пример, предложен в доклада на Oxera, Комисията би направила разлика между ситуации, при които i) държаните от SAS слотове са 40 %, а натовареността на летището е 60 % (делът на полетите на SAS е 66,7 %); и такива, при които ii) държаните от SAS слотове са 40 %, а натовареността на летището е 100 % (т.е. делът на SAS от полетите е 40 %, но „*не може да бъде атакуван*“).

(473) В светлината на гореизложеното Комисията счита, че мненията на Ryanair не поставят под въпрос уместността на държаните от SAS слотове, заедно с нивото на натовареност на летището, като фактори, които са от особено значение за оценката на натиска, упражняван върху SAS от настоящата и от потенциалната конкуренция, и следователно, за оценката на пазарната мощ на SAS ([246]).

6.3.5.1.3.4. Заключение

(474) Комисията стига до заключението, че следните показатели са най-точните за оценката на пазарната мощ на SAS съгласно точка 72 от временната рамка: на първо място, делът на SAS от полетите и честотите на съответните летища, и, на второ място, ако поне едно от последните достигне 40 %, държаните от SAS слотове, заедно със нивото на натовареност на летището, при необходимост допълнени от държаните слотове или относителния размер на флота от базирани въздухоплавателни средства на неговите конкуренти.

6.3.5.1.4. Прилагане на критериите за оценка на пазарната мощ на SAS на съответните летища

(475) Дания и Швеция са предоставили данни относно дела на SAS от честотите на полетите, дела му от пасажерските места и държаните от него слотове на съответните летища, както и относно нивата на натовареност на тези летища. За конкурентите на SAS Дания и Швеция са предоставили броя на разпределените им слотове, както и оценка на броя на въздухоплавателните средства, които те базират на съответните летища. Комисията провери цялостната точност на данните, предоставени от Дания и Швеция, въз основа, наред с другото, на статистически данни, събрани от системата за онлайн координация ([247]).

(476) Въз основа на тези данни, от общо 16 съответни летища, делът на SAS от честотите на полетите, извършвани на седмична база, и делът му от разполагаемите пасажерски места са били под 40 % през летателен сезон лято 2019 г. и летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA на 11 от тези координирани летища ([248]). В решението за откриване на процедурата, в съответствие със съдебната практика относно господстващото положение на пазара (вж. съображение 441 по-горе), Комисията е счела, че е малко вероятно SAS да разполага със значителна пазарна мощ на тези летища.

(477) Ryanair счита, че Комисията следва да направи по-подробна оценка на-малкото на всички 16 съответни летища, включително оценка на натовареността през различни части от деня, както и на пречките за навлизане на пазара, различни от конкурентния натиск във връзка със слотовете. Ryanair обаче не предоставя никакви данни, които да поставят под въпрос заключението за липса на значителна пазарна сила, от която SAS се ползва на съответните летища, където дяловете му от честотите и от разполагаемите пасажерски места са под 40 %. По-конкретно, в мненията на Ryanair не са предоставени сведения, че действителните или потенциалните конкуренти на SAS не са в състояние ефективно да ограничат дейността на SAS на тези летища. Напротив, представените от Ryanair данни по-скоро показват способността на конкурентите на SAS да се разрастват безпрепятствено на тези летища.

(478) Петте координирани летища в ЕИП, на които делът на експлоатираните от SAS седмични честоти или делът му от разполагаемите пасажерски места надвишава 40 % през летателен сезон лято 2019 г. или летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA, са следните: летище Копенхаген; летище „Арланда“ в Стокхолм; летище Трондхайм; летище Ставангер; и летище Тромсьо. За тези летища пазарните дялове на SAS по отношение на честотата на полетите и предлаганите пасажерски места на летището са първи признак за възможното наличие на значителна пазарна мощ. Тези показатели обаче сами по себе си не са достатъчни, за да се стигне до окончателно заключение дали SAS разполага със значителна пазарна мощ съгласно точка 72 от временната рамка.

(479) Поради това Комисията ще направи допълнителна оценка на пазарната мощ на SAS на тези пет летища, като вземе предвид следните допълнителни показатели: i) държаните от SAS слотове на летището, по-конкретно, за летище Копенхаген и летище „Арланда“ в Стокхолм в пикови часове ([249]); и ii) степента на натовареност на летището. За по-голяма изчерпателност Комисията ще сравни също така броя на въздухоплавателните средства, базирани от SAS и от неговите конкуренти на летището, като допълнителна приблизителна оценка на съответните им относителни преимущества.

([246]) Това заключение е в съответствие с аналитичната рамка, прилагана от Комисията в рамките на подхода „летище по летище“ в предишни решения за сливания (вж. по-специално дело M.8633 — *Lufthansa/някои активи на Air Berlin* (2017 г.), точки 165—184).

([247]) Системата за онлайн координация е онлайн уеб портал с множество координатори, който се използва на 118 летища в 31 държави по света. Тя предоставя на регистрираните потребители широк набор от инструменти за търсене, сортиране, преглед и изтегляне на информация за слотове и разписания.

([248]) Тези летища са: летище Осло (под 40 %); летище Берлин (под 40 %); летище „Ландветер“ в Гьотеборг (под 20 %); летище Билунд (под 20 %); летище Хелзинки (под 5 %); летище „Хийтроу“ — Лондон (под 5 %); летище Малага (под 5 %); летище Дюселдорф (под 5 %); летище Щутгарт (под 5 %); летище Хамбург (под 5 %); летище Амстердам (под 5 %).

([249]) Комисията определя като „пикови часове“ часовите диапазони, за които нивото на натовареност на дадено летище е много високо и следователно остава много ограничен или не остава никакъв капацитет за навлизане на пазара или разширяване на дейността.

(480) Както е разгледано подробно в раздели 6.3.5.1.4.1—6.3.5.1.4.5, делът на SAS от честотите или от пасажерските места не надвишава 50 % на нито едно от тези пет летища, а най-важното е, че държаните от SAS слотове на всяко летище са малък или умерен брой и тези летища не са силно натоварени. В решението за откриване на процедурата Комисията счете, че тези показатели са достатъчни, за да се констатира, че SAS не разполага със значителна пазарна мощ на нито едно от летищата Копенхаген, летище „Арланда“ в Стокхолм, летищата Трондхайм, Ставангер или Тромсьо. В своите мнения Ryanair твърди, че оценката на пазарната мощ на SAS изисква да се разгледат други характеристики на пазарната структура, като например степента на разпокъсаност на конкурентите на съответните летища или конкурентния натиск, упражняван от тях върху SAS. Ryanair обаче не обяснява как тези други характеристики биха поставили под въпрос съществуването на конкурентен натиск, упражняван върху SAS, по-конкретно под формата на потенциално навлизане на пазара или разширяване на дейността на конкуренти, което поради умереното ниво на натовареност на летищата би било вероятно, навременно и достатъчно. Въпреки това, както е посочено в съображение 480, за по-голяма изчерпателност Комисията ще разгледа също така относителното положение на конкурентите на SAS на пазара в представената по-долу оценка на пазарната мощ на SAS на летище Копенхаген, летище „Арланда“ в Стокхолм, летищата в Трондхайм, Ставангер и Тромсьо ([250]).

6.3.5.1.4.1. Оценка на пазарната мощ на SAS на летище Копенхаген

(481) На летище Копенхаген пазарните дялове на SAS са достигнали 40 % единствено на база на седмичните честоти (летателен сезон лято 2019 г. и летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA: 40 %). Те са били под 40 % въз основа на разполагаемите пасажерски места (летателен сезон лято 2019 г. на IATA: 36 %; летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA: 38 %).

(482) Освен това, както е показано на **таблица 7**, степента на натовареност на летище Копенхаген Copenhagen преди избухването на COVID-19 е била умерена. Въздушните превозвачи, желаещи да разширят дейността си или да навлязат на летище Копенхаген, не са срещнали съществени пречки. Следователно SAS е било изложено на натиск не само от конкурентите, които вече са извършвали дейност на летище Копенхаген (чийто съвкупен пазарен дял е поне 60 % и през двата летателни сезона на IATA), но и от заплахата от разширяване на дейността на тези конкуренти и от навлизането на нови конкуренти. Силният натиск, на който е било изложено SAS, се илюстрира от средната стойност на държаните от SAS слотове, която достига най-много 16 % през 2019 г.

Таблица 7

Държани от SAS слотове и степен на натовареност на летище Копенхаген

Летателен сезон на IATA	Средна стойност на държаните от SAS слотове	SAS — трите най-големи дяла държани слотове	Средно ниво на натовареност на летището	Трите най-високи нива на натовареност на летището
Лятото на 2019 г.	16 %	32 % (часови пояс: 5:00—5:59 UTC) 32 % (часови пояс: 6:00—6:59 UTC) 30 % (часови пояс: 14:00—14:59 UTC)	43 %	73 % (часови пояс: 6:00—6:59 UTC) 72 % (часови пояс: 5:00—5:59 UTC) 70 % (часови пояс: 17:00—17:59 UTC)
Зима 2019—2020 г.	14 %	34 % (часови пояс: 6:00—6:59 UTC) 32 % (часови пояс: 7:00—7:59 UTC) 28 % (часови пояс: 16:00—16:59 UTC)	37 %	67 % (часови пояс: 7:00—7:59 UTC) 64 % (часови пояс: 18:00—18:59 UTC) 63 % (часови пояс: 19:00—19:59 UTC)

([250]) Като цяло Комисията отбелязва, че твърденията на Ryanair за слабата пазарна позиция на конкурентите на SAS на съответните летища са неоснователни. По-специално Ryanair не предоставя никакви данни, които да поставят под въпрос силното присъствие на Norwegian Air Shuttle на норвежките летища (по-специално на летищата Трондхайм, Ставангер и Тромсьо), както и на летище Копенхаген и летище „Арланда“ в Стокхолм. Ryanair също така не обяснява защо трябва да се пренебрегва позицията на Widerоe на летище Тромсьо, което дружеството използва като летищен център за северната част на Норвегия. С оглед на специфичния профил на тези съответни летища финансовите затруднения на Norwegian Air Shuttle по време на предоставянето на помощта или регионалната насоченост на Widerоe не могат сами по себе си да обосноват твърдението на Ryanair, че тези авиокомпании не са упражнявали значителен конкурентен натиск върху SAS, по-специално на норвежките летища, и че съответните летища се характеризират със значителна разпокъсаност на жизнеспособните конкуренти.

(483) В допълнение Комисията отбелязва, че SAS е базирало на летището 12 въздухоплавателни средства както през летателен сезон лято 2019 г., така и през летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA. Според изчисленията, предоставени от Дания и Швеция, редица други авиокомпании са разполагали с база на летище Копенхаген, включително Norwegian Air Shuttle (10 базирани въздухоплавателни средства през летателен сезон лято 2019 г. и седем през летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA), Lufthansa Group (Lufthansa, Brussels Airlines, Austrian, Swiss: пет базирани въздухоплавателни средства през летателен сезон лято 2019 г. и четири през летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA) и Air France-KLM (две базирани въздухоплавателни средства както през летателен сезон лято 2019 г., така и през летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA).

(484) Като се вземат предвид i) умерените по размер дялове на SAS от седмичните честоти и от разполагаемите пасажерски места на летище Копенхаген и през двата летателни сезона на IATA (най-много 40 %); ii) ограничените позиции на SAS по отношение на държаните слотове на летище Копенхаген и през двата летателни сезона на IATA (средно под 20 %); iii) наличния капацитет на слотовете на летище Копенхаген и през двата летателни сезона на IATA; и iv) наличието на сравнително силни конкуренти, Комисията стига до заключението, че за целите на настоящото решение SAS не разполага със значителна пазарна мощ на пазара за предоставяне на услуги за пътнически въздушен транспорт от и до летище Копенхаген.

6.3.5.1.4.2. Оценка на пазарната мощ на SAS на летище „Арланда“ в Стокхолм

(485) На летище „Арланда“ в Стокхолм дяловете на SAS от пазара надхвърлят 40 % на база седмичните честоти и разполагаемите пасажерски места, без обаче да достигат 50 % (летателен сезон лято 2019 г. на IATA: 48 % на база на седмичните честоти и 42 % на база на разполагаемите пасажерски места; летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA: 47 % на база на седмичните честоти и 45 % на база на разполагаемите пасажерски места).

(486) Както обаче е показано на **таблица 8**, степента на натовареност на летище „Арланда“ в Стокхолм преди избухването на COVID-19 е била умерена. Въздушните превозвачи, желаещи да разширят дейността си или да навлязат на летище „Арланда“ в Стокхолм, не са срещнали съществени пречки. Следователно SAS е било изложено на натиск не само от конкурентите, които вече са извършвали дейност на летище „Арланда“ в Стокхолм (чийто съвкупен пазарен дял е поне 52 % и през двата летателни сезона на IATA), но и от заплахата от разширяване на дейността на тези конкуренти и от навлизането на нови конкуренти. Силният натиск, на който е било изложено SAS, се илюстрира от ограничената средна стойност на държаните от SAS слотове, която достига най-много 16 % през 2019 г.

Таблица 8

Държани от SAS слотове и степен на натовареност на летище „Арланда“ в Стокхолм

Летателен сезон на IATA	Средна стойност на държаните от SAS слотове	SAS — трите най-големи дяла държани слотове	Средно ниво на натовареност на летището	Трите най-високи нива на натовареност на летището
Лятото на 2019 г.	16 %	30 % (часови пояс: 6:00—6:59 UTC) 29 % (часови пояс: 5:00—5:59 UTC) 29 % (часови пояс: 12:00—12:59 UTC)	36 %	59 % (часови пояс: 13:00—13:59 UTC) 58 % (часови пояс: 6:00—6:59 UTC) 58 % (часови пояс: 15:00—15:59 UTC)
Зима 2019—2020 г.	14 %	32 % (часови пояс: 16:00—16:59 UTC) 28 % (часови пояс: 6:00—6:59 UTC) 27 % (часови пояс: 7:00—7:59 UTC)	31 %	62 % (часови пояс: 7:00—7:59 UTC) 56 % (часови пояс: 16:00—16:59 UTC) % 52 % (часови пояс: 19:00—19:59 UTC)

(487) В допълнение Комисията отбелязва, че SAS е базирало на летището 17 въздухоплавателни средства през летателен сезон лято 2019 г. и 16 въздухоплавателни средства през летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA. Според изчисленията, предоставени от Дания и Швеция, редица други авиокомпании са разполагали с база на летище „Арланда“ в Стокхолм, в т.ч. Norwegian Air Shuttle (11 базирани въздухоплавателни средства през летателен сезон лято 2019 г. и пет през летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA), Lufthansa Group (Lufthansa и Austrian: три базирани въздухоплавателни средства както през летателен сезон лято 2019 г., така и през летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA) и Air France-KLM (две базирани въздухоплавателни средства както през летателен сезон лято 2019 г., така и през летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA).

(488) Следователно, въпреки че дяловете на SAS от седмичните честоти и от разполагаемите пасажерски места на летище „Арланда“ в Стокхолм и през двата сезона на IATA са относително високи (без обаче да надвишават 48 %), Комисията заключава, че въз основа на i) ограничената позиция на SAS по отношение на държаните слотове на летище „Арланда“ в Стокхолм и през двата сезона на IATA (средно под 20 %), ii) значителния наличен капацитет от слотове на летище „Арланда“ в Стокхолм и през двата сезона на IATA, включително в пиковите часове, и iii) наличието на сравнително силни конкуренти, за целите на настоящото решение SAS не разполага със значителна пазарна мощ на пазара за предоставяне на услуги за пътнически въздушен транспорт от и до летище „Арланда“ в Стокхолм.

6.3.5.1.4.3. Оценка на пазарната мощ на SAS на летище Трондхайм

(489) На летище Трондхайм пазарните дялове на SAS надхвърлят 40 %, изчислени на база на седмичните честоти и разполагаемите пасажерски места, като достигат 50 % само по време на един сезон и само на базата на разполагаемите пасажерски места (летателен сезон лято 2019 г. на IATA: 43 % на база на седмичните честоти и 50 % на база на разполагаемите пасажерски места; летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA: 41 % на база на седмичните честоти и 48 % на база на разполагаемите пасажерски места).

(490) Степента на натовареност на летището преди пандемията от COVID-19 обаче е била умерена, така че пред въздушните превозвачи, желаещи да разширят дейността си или да навлязат на летище Трондхайм, не са съществували съществени пречки ([251]). Нещо повече, изчислената средна стойност на държаните от SAS слотове би била ограничена и при всички случаи под 20 % през 2019 г. (летателен сезон лято 2019 г. на IATA: 19 %; летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA: 17 %). Следователно SAS е било изложено на натиск не само от конкурентите, които вече са извършвали дейност на летище Трондхайм (чийто съвкупен пазарен дял е поне 49 % и през двата летателни сезона на IATA), но и от заплахата от разширяване на дейността на тези конкуренти и от навлизането на нови конкуренти ([252]).

(491) Освен това Комисията отбелязва, че според оценките, предоставени от Дания и Швеция, летище Трондхайм е било използвано като база не само от SAS (10 базирани въздухоплавателни средства както през летателен сезон лято 2019 г., така и през летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA), но и от Norwegian Air Shuttle (две базирани въздухоплавателни средства през летателен сезон лято 2019 г. и през летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA) и от KLM (едно базирано въздухоплавателно средство и през двата летателни сезона на IATA).

(492) С оглед на гореизложеното Комисията стига до заключението, че за целите на настоящото решение SAS не притежава значителна пазарна мощ на пазара за предоставяне на услуги за пътнически въздушен транспорт от и до летище Трондхайм.

([251]) Координирането на летище Трондхайм се дължи по-скоро на ограниченията, свързани с терминалите, отколкото на ограниченията във връзка с пистите, така че капацитетът на летище Трондхайм се изразява най-вече в максимален брой заминаващи или пристигащи пътници или в максимален брой международни излитания, а не в брой движения. Поради това е трудно капацитетът на летището да се изрази в брой слотове. Независимо от това, като се вземе предвид ограничението на капацитета, изразено в брой международни излитания на час (седем), и като се има предвид, на консервативна основа, че всички слотове за излитане, разпределени на авиокомпаниите (които се оценяват на половината от всички разпределени слотове, а другата половина са слотове за кацане), са предназначени за международни полети, нивото на натовареност на летище Трондхайм би било под 50 % през 2019 г. (летателен сезон лято 2019 г. на IATA: 45 %; летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA: 43 %).

([252]) Като се вземе предвид ограничението на капацитета на летище Трондхайм, изразено в брой международни излитания на час (седем), и като се има предвид, на консервативна основа, че всички слотове за излитане, разпределени на SAS (според изчисленията това са половината от разпределените слотове, а другата половина са слотове за кацане), са предназначени за международни полети, средната стойност на държаните от SAS слотове би била под 20 % през 2019 г. (летателен сезон лято 2019 г. на IATA: 19 %; летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA: 17 %). Това е показателно за силния натиск, на който е било изложено SAS преди избухването на COVID-19 на това летище.

6.3.5.1.4.4. Оценка на пазарната мощ на SAS на летище Stavanger

(493) На летище Ставангер пазарните дялове на SAS надхвърлят 40 %, изчислени на база на седмичните честоти и разполагаемите пасажерски места, като достигат 50 % само по време на един летателен сезон и само на базата на разполагаемите пасажерски места (летателен сезон лято 2019 г. на IATA: 48 % на база на седмичните честоти и 50 % на база на разполагаемите пасажерски места; летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA: 47 % на база на седмичните честоти и 48 % на база на разполагаемите пасажерски места).

(494) Въпреки това средната степен на натовареност на летището преди избухването на COVID-19 е била ниска (летателен сезон лято 2019 г. на IATA: 21 %; летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA: 22 %), така че въздушните превозвачи, желаещи да разширят дейността си или да навлязат на летище Ставангер, не са срещнали съществени пречки. Следователно SAS е било изложено на натиск не само от конкурентите, които вече са извършвали дейност на летище Ставангер (чийто съвкупен пазарен дял е поне 50 % и през двата летателни сезона на IATA), но и от заплахата от разширяване на дейността на тези конкуренти и от навлизането на нови конкуренти. Силният натиск, на който е било изложено SAS, се илюстрира от много ограничената средна стойност на държаните от SAS слотове, която достига средно 10 % през летателен сезон лято 2019 г. и средно 8 % през летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA.

(495) Освен това Комисията отбелязва, че според оценките, предоставени от Дания и Швеция, летище Ставангер е било използвано като база не само от SAS (осем базирани въздухоплавателни средства както през летателен сезон лято 2019 г., така и през летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA), но и от Norwegian Air Shuttle (две базирани въздухоплавателни средства през летателен сезон лято 2019 г. и през летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA), от Wideroe (едно базирано въздухоплавателно средство през летателен сезон лято 2019 г. и през летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA) и от KLM (едно базирано въздухоплавателно средство и през двата летателни сезона на IATA).

(496) С оглед на гореизложеното Комисията стига до заключението, че за целите на настоящото решение SAS не притежава значителна пазарна мощ на пазара за предоставяне на услуги за пътнически въздушен транспорт от и до летище Ставангер.

6.3.5.1.4.5. Оценка на пазарната мощ на SAS на летище Тромсьо

(497) На летище Тромсьо дяловете на SAS от пазара достигат 40 % единствено въз основа на разполагаемите пасажерски места (летателен сезон лято 2019 г. на IATA: 49 %; летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA: 46 %). Те са били под 40 % въз основа на седмичните честоти (летателен сезон лято 2019 г. на IATA: 30 %; летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA: 28 %).

(498) Във всеки случай средната степен на натовареност на летището преди пандемията от COVID-19 е била ниска (летателен сезон лято 2019 г. на IATA: 18 %; летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA: 20 %), така че въздушните превозвачи, желаещи да разширят дейността си или да навлязат на летище Тромсьо, не са срещнали съществени пречки. Следователно SAS е било изложено на натиск не само от конкурентите, които вече са извършвали дейност на летище Тромсьо (чийто съвкупен пазарен дял е поне 51 % и през двата летателни сезона на IATA), но и от заплахата от разширяване на дейността на тези конкуренти и от навлизането на нови конкуренти. Силният натиск, на който е било изложено SAS, се илюстрира от много ограничената средна стойност на държаните от SAS слотове, която достига средно 5 % през летателен сезон лято 2019 г. и средно 4 % през летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA.

(499) Освен това Комисията отбелязва, че според оценките, предоставени от Дания и Швеция, SAS не е авиокомпанията с най-голям флот, базиран на летище Тромсьо. Wideroe е базирало на летището четири въздухоплавателни средства през летателен сезон лято 2019 г. и през летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA, докато SAS е базирало на летището две въздухоплавателни средства през летателен сезон лято 2019 г. и през летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA. Norwegian Air Shuttle също е експлоатирало база на летището (едно базирано въздухоплавателно средство през летателен сезон лято 2019 г. и през летателен сезон зима 2019/2020 г. на IATA).

(500) С оглед на гореизложеното Комисията стига до заключението, че за целите на настоящото решение SAS не притежава значителна пазарна мощ на пазара за предоставяне на услуги за пътнически въздушен транспорт от и до летище Тромсьо.

6.3.5.1.4.6. Заключение относно пазарната мощ

(501) Тъй като SAS не разполага със значителна пазарна мощ на нито едно от летищата, на които извършва дейност, Комисията счита, че условията, при които от Дания и Швеция ще се изисква да предложат допълнителни мерки съгласно точка 72 от временната рамка, не са изпълнени.

6.3.5.2. Съответствие с други условия съгласно раздел 3.11.6 от временната рамка

6.3.5.2.1. Точка 71 от временната рамка

(502) Съгласно точка 71 от временната рамка бенефициерът на мярка за рекапитализация, свързана с COVID-19, не трябва да предприема агресивна търговска експанзия или да поема прекомерни рискове.

(503) В това отношение Комисията отбелязва, че Дания и Швеция са поставили мярката в зависимост от спазването на всички условия, посочени в раздел 3.11.6 от временната рамка. Това включва съответствието с точка 71. Поради това на SAS ще бъде забранено да предприема агресивна търговска експанзия и да поема прекомерни рискове (съображение 111).

(504) Освен това Комисията направи оценка на бизнес плана, изготвен от SAS на 24 април 2020 г. Както е посочено в съображение 41, този бизнес план предвижда разумно и постепенно връщане към нивата на въздушно движение отпреди COVID-19 не по-рано от средата на 2023 г., с дълъг период на възстановяване, продължаващ от ноември 2020 г. до февруари 2022 г. Тези прогнози се основават на предположението, че правителствата няма да прилагат ограничения за пътуване след октомври 2020 г. Комисията отбелязва, че по времето, когато SAS е изготвяло своя бизнес план, прогнозите на отрасъла са били по-оптимистични от тези, използвани от SAS. Така например на 27 април 2020 г. Международният съвет на летищата в Европа прогнозира в своя оптимистичен сценарий, че пътникопотокът ще се върне на равнищата си отпреди COVID-19 най-рано през 2022 г., а на 90 % от тези равнища — през декември 2021 г.

(505) През юли 2020 г. някои прогнози на отрасъла бяха преразгледани с оглед на по-бавното възстановяване, регистрирано през май и юни 2020 г., запазването на ограниченията за пътуване и липсата на сигурност по отношение на перспективите за пандемията от COVID-19. Тогава Международният съвет на летищата в Европа прогнозира, че пълното възстановяване няма да настъпи преди 2024 г., както и IATA в доклада си от 28 юли 2020 г., макар че тези прогнози се отнасяха за движението в глобален план ([253]).

(506) В тази връзка Дания и Швеция обясниха в своето уведомление, че до края на юли 2020 г. SAS е решило да не преразглежда прогнозите си в бизнес плана предвид това, че действителното регистрирано движение между април и юни 2020 г. и оперативните му приходи са били по-добри от очакваното. Неговите показатели за движението също така сочат, че равнищата на резервации са се увеличавали постоянно през юли и август 2020 г. (съображение 51). Освен това SAS обясни, че основната му дейност е съсредоточена върху вътрешните и международните полети на къси разстояния (особено в Скандинавия), които се възстановяват по-бързо от полетите на дълги разстояния. Във всеки случай прогнозите на SAS за движението остават в съответствие с актуализираните прогнози на отрасъла, като се очаква пълно възстановяване между 2023 и 2024 г.

(507) Комисията също така отбелязва, че както е видно от раздел 2.1.3.1, бизнес планът на SAS е бил очевидно насочен към преструктуриране (трайно намаляване на персонала, намаляване на дейности като наземно обслужване и т.н.) и към дейността му през 2020 г. и 2021 г., а не към разширяване или поемане на прекомерни рискове.

(508) Накрая Комисията отбелязва, че SAS е задължено да спазва всички условия на раздел 3.11.6 от временната рамка, и по-специално забраната за придобиване, посочена в точка 74 от нея.

(509) От това следва, че мярката е в съответствие с точка 71 от временната рамка.

6.3.5.2.2. Точка 73 от временната рамка

(510) Съгласно точка 73 от временната рамка *„на бенефициерите, ползващи се от мерки за рекапитализация, свързани с COVID-19, е забранено да рекламират това за търговски цели“*.

([253]) Възстановяването на вътрешното движение и на международните полети на къси разстояния беше предвидено за 2023 г. Тези прогнози бяха допълнително преразгледани в края на октомври 2020 г. след появата на втора вълна на пандемията от COVID-19.

(511) Мярката предвижда, че на SAS и дружествата под негов контрол се забранява да използват мярката за търговски рекламни цели (съображение 112).

(512) Следователно мярката е в съответствие с точка 73 от временната рамка.

6.3.5.2.3. Точки 74 и 75 от временната рамка

(513) В точка 74 от временната рамка се посочва, че докато поне по 75 % от мерките за рекапитализация, свързани с COVID-19, не е било извършено обратно изкупуване, на бенефициерите, различни от МСП, се забранява да придобиват участие от над 10 % в конкуренти или други оператори със същия вид дейност, включително в операции нагоре и надолу по веригата.

(514) Мярката предвижда, че SAS и всички дружества, контролирани от SAS, ще бъдат задължени да спазват това условие, като се вземе предвид възможното изключение, посочено в точка 75 от временната рамка (съображение 112).

(515) Следователно мярката е в съответствие с точки 74 и 75 от временната рамка.

6.3.5.2.4. Точка 76 от временната рамка

(516) Комисията отбелязва, че съгласно мярката от SAS се изисква да спазва точка 76 от временната рамка по отношение на използването на държавна помощ за предприятия, които вече са били в затруднено икономическо положение към 31 декември 2019 г. (съображение 121).

(517) Следователно мярката е в съответствие с точка 76 от временната рамка.

6.3.5.2.5. Точка 77 от временната рамка

(518) В точка 77 от временната рамка се посочва, че докато мерките за рекапитализацията, свързана с COVID-19, не бъдат изцяло изкупени обратно, бенефициерите не могат да изплащат дивиденти, нито да осъществяват незадължителни купонни плащания, нито да изкупуват обратно акции, освен по отношение на държавата.

(519) Дания и Швеция поставиха мярката в зависимост от спазването на точка 77 от временната рамка, като същевременно предвидиха изключение от забраната бенефициерът да извършва незадължителни купонни плащания по новите търговски хибридни облигации, получени в резултат на преобразуването на съществуващи облигации (съображение 115). Дания и Швеция обясниха, че по същество отмяната на тази специфична забрана е била необходима, за да се осигури участието на частни кредитори в сделката (съображение 115).

(520) С други думи Дания и Швеция се позоваха на (частична) дерогация от точка 77 от временната рамка относно плащането на незадължителни купони по новите търговски хибридни облигации. Такава (частична) дерогация обаче не е предвидена в точка 77 от временната рамка.

(521) В това отношение Комисията препраща като предварителна забележка към съдебната практика, описана в съображения 396 и 397.

(522) Макар че текстът на точка 77 от временната рамка изисква прилагането на забрана за незадължителни купонни плащания като част от мярка за рекапитализация, все пак трябва да се провери дали в настоящия случай са налице извънредни обстоятелства, които оправдават прякото прилагане на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС към фактите в настоящия случай и следователно на дерогация от точка 77 от временната рамка по отношение на незадължителните купонни плащания, извършвани по новите търговски хибридни облигации.

(523) В настоящия случай Комисията счита, че мярката i) е била част от регулаторна рамка, която е била повлияна от извънредните обстоятелства, причинени от пандемията от COVID-19, и че ii) тя е имала специфични характеристики, уникални за нея, които са оправдавали отмяната на незадължителните купонни плащания по новите търговски хибридни облигации.

Временната рамка е повлияна от извънредните обстоятелства, причинени от пандемията от COVID-19

(524) На първо място, икономическите последици от тези извънредни обстоятелства изискваха незабавни действия както от страна на държавите членки, така и на равнището на Съюза. За тази цел Комисията прие временната рамка на 19 март 2020 г., т.е. няколко дни след като държавите членки приеха първите мерки за ограничаване на движението, за да даде възможност на тези държави да действат в спешен порядък, какъвто изискваше ситуацията. От тази гледна точка във временната рамка Комисията определи условията, на които трябва да отговарят временните мерки за държавна помощ, за да се считат за съвместими с вътрешния пазар на основание член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС и да бъдат разрешени много бързо след подаването на уведомление за тях от съответните държави членки. Тази рамка, с оглед на крайната спешност, при която е приемана, не е могла да включи всички мерки, които държавите членки са могли да приемат в полза на икономически субекти, засегнати от кризата, предизвикана от пандемията от COVID-19.

(525) Забележката на Ryanair относно точка 77 от временната рамка (съображение 203) не променя тази констатация. Фактът, че във временната рамка вече е взета предвид пандемията от COVID-19, не означава, че към момента на приемането ѝ тя е могла да предвиди всички мерки, които държавите членки биха могли да приемат за икономическите оператори, засегнати от кризата, причинена от пандемията от COVID-19. Както е посочено в съображение 525, Комисията прие временната рамка в много кратък срок след първите мерки за ограничаване на движението в резултат на пандемията от COVID-19. Този акт представляваше ограничен и постоянно променящ се инструмент, както показват няколкото изменения, които Комисията е направила в него между датата на приемането му и датата на предоставяне на мярката. Комисията взема предвид именно този извънреден контекст, когато в настоящия случай оценява възможността за отклонение от временната рамка.

Мярката има специфични характеристики, които са уникални за нея

(526) Що се отнася до специфичните характеристики, свързани с мярката, е необходимо да се припомни, че в точка 77 от временната рамка се определя изискване за съвместимост, което не позволява съществуващите частни инвеститори и заемодатели да се ползват от държавната помощ чрез действия, предприети по преценка на бенефициера (като деклариране на дивиденти, обратно изкупуване на акции или плащане на незадължителен купон). В този смисъл точка 77 от временната рамка допринася за свеждане до минимум на размера на необходимата помощ, като намалява изходящите парични потоци на бенефициера и по този начин ограничава размера на помощта до строго необходимото за възстановяване на капиталовата структура на бенефициера и гарантиране на неговата жизнеспособност.

(527) В този случай Комисията счита, че мярката е имала уникални характеристики поради следните шест причини.

(528) На първо място, Комисията припомня, че рекапитализацията на SAS включваше значително участие на частни инвеститори, което позволи на SAS да събере до 3,75 милиарда шведски крони частен капитал. Преобразуването на облигациите само по себе си възлиза на 2,25 милиарда шведски крони, т.е. повече от 15 % от общия размер на рекапитализацията на SAS. Следователно това преобразуване представлява значителна част от финансирането на рекапитализацията на SAS.

(529) На второ място, Комисията отбелязва, че възможността SAS да извършва незадължителни купонни плащания по новите търговски хибридни облигации в резултат на преобразуването на облигациите е била решаващ момент в преговорите с някои притежатели на облигации и, в по-общ план, ключово съображение за всички притежатели на облигации да се съгласят с преобразуването на облигациите (съображение 115). Противно на предположението на Ryanair (съображение 205), това твърдение не е противоречиво само по себе си: SAS е преговаряло пряко с някои притежатели на облигации, представляващи интересите на всички засегнати притежатели на облигации, а не с всеки притежател на облигации поотделно. След като споразумението беше постигнато, всички притежатели на облигации имаха възможност да гласуват на общо събрание, за да се съгласят или да не се съгласят с предложената рекапитализация, както е видно от съобщението за пресата, публикувано от SAS на 7 август 2020 г. ([254]) Ето защо, ако отмяната на забраната за незадължителни купонни плащания е била от решаващо значение за онези притежатели на облигации, които са преговаряли със SAS, Дания и Швеция биха могли основателно да очакват, че тя ще бъде ключово съображение и за всички притежатели на облигации.

([254]) Вж. съобщение за пресата на SAS от 7 август 2020 г. (последно посетено през ноември 2023 г.).

(530) На трето място, следва да се отбележи, че притежателите на облигации вече са отказали първото предложение по плана за рекапитализация, тъй като първоначално не са били съгласни с условията за преобразуване на облигациите (съображение 83). За SAS, както и за Дания и Швеция, беше от съществено значение да се гарантира, че преговорите няма да се провалят отново по въпроси, които са от решаващо значение за тези притежатели на облигации. В това отношение доводът на Ryanair (съображение 206), според който притежателите на облигации вече са имали достатъчно стимули да инвестират поради значителната подкрепа от Дания и Швеция, е очевидно неоснователен, тъй като преди всичко тези притежатели на облигации вече са отказали да участват в сделката.

(531) На четвърто място, Комисията отбелязва, че преобразуването на облигациите в нови търговски хибридни облигации не е довело до обогатяване на притежателите на облигации, участвали в рекапитализацията на SAS. Напротив, както е посочено в съображение 119, първоначалната инвестиция на тези притежатели на облигации в облигации е загубила стойността си в резултат на преобразуването в нови търговски хибридни облигации. С други думи притежателите на облигации биха имали право на по-висока възвръщаемост на инвестицията, ако бяха запазили облигациите, в сравнение с това да приемат преобразуването им в нови търговски хибридни облигации. Следователно преобразуването е извършено за сметка на тези притежатели на облигации, които по този начин споделят с Дания и Швеция тежестта на рекапитализацията на SAS.

(532) На пето място, Комисията отбелязва, че Дания и Швеция са очаквали преобразуването на съществуващите облигации в нови частни хибридни облигации да доведе до три положителни ефекта за SAS, Дания и Швеция, а именно: i) то би подобрило капиталовата структура, позицията на ликвидност и основните финансови показатели на SAS (съображение 116); ii) би намалило размера на необходимата държавна помощ (съображение 117); и iii) би улеснило и осигурило в по-голяма степен възнаграждението за Дания и Швеция (съображение 118).

(533) В това отношение Ryanair потвърждава, че забраната за незадължителни купонни плащания съгласно точка 77 от временната рамка има за цел да попречи на бенефициера по помощ за рекапитализация да преговаря с частните си кредитори и по този начин да намали размера на необходимата помощ (съображение 206). Това обаче не е правилно. Макар да е вярно, както е посочено в съображение 527, че целта на забраната за незадължителни купонни плащания е да се избегнат изходящи парични потоци от бенефициера и по този начин да се намали размерът на помощта, точка 77 от временната рамка не възпрепятства бенефициера на помощ за рекапитализация да преговаря с частни кредитори (като например притежатели на облигации) за условията, при които тези кредитори ще поемат риска да влеят свеж частен капитал, заедно с този на държава членка, за да възстановят капиталовата структура на бенефициера и да гарантират неговата жизнеспособност. Във всеки случай потвърждението на Ryanair не променя констатацията, че без отмяната на забраната за незадължителни купонни плащания по новите търговски хибридни облигации е съществувал висок риск частните инвеститори да не се съгласят да участват в рекапитализацията на SAS.

(534) По същия начин забележката на Ryanair, според която Комисията неправилно е приела, че при липса на споделяне на тежестта SAS би получило по-голяма помощ (съображение 207), не е уместна. Както е показано в раздел 6.3.3, мярката е в съответствие с точка 54 от временната рамка. Комисията стигна до това заключение, изхождайки от предпоставката, че Дания и Швеция биха могли да допринесат с до 14,25 милиарда шведски крони за рекапитализацията на SAS i) в отсъствието на частен капитал и ii) въпреки че в крайна сметка предоставената помощ е била в размер на 9,54 милиарда шведски крони (съображение 342). Следователно Дания и Швеция биха могли да запълнят празнината, оставена от притежателите на облигации, с 2,25 милиарда шведски крони, ако последните бяха решили да не участват в сделката. Комисията не може да изключи, че Дания и Швеция биха отпуснали по-голяма помощ при липса на споделяне на тежестта. Това би довело до резултат, който противоречи на целта на временната рамка и на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС, които изискват помощта да бъде ограничена до това, което е необходимо за постигане на преследваните с нея цели.

(535) Шесто и последно, Комисията отбелязва, че временната рамка не налага изискване за споделяне на тежестта, за да бъде определена държавната помощ под формата на рекапитализация като съвместима. В този случай споделянето на тежестта, предвидено в мярката, е резултат от усилията на SAS да намери алтернативно финансиране на пазара при достъпни условия, за да може, по искане на Дания и Швеция, сведе до минимум размера на предоставената държавна помощ (съображение 84).

(536) Комисията отхвърля довода на Ryanair, според който точка 77 от временната рамка вече предполага споделяне на тежестта (съображение 208). В точка 77 от временната рамка не се изисква частните кредитори, нито други частни заинтересовани страни, да участват в рекапитализацията на бенефициера, още по-малко да я извършват за своя сметка.

(537) От гореизложеното следва, че отмяната на забраната за незадължителни купонни плащания по новите търговски хибридни облигации в този случай е представлявала решаващ елемент за участието на частните притежатели на облигации в рекапитализацията на SAS, които са допринесли в значителна степен за тази рекапитализация. Преговорите между SAS и тези притежатели на облигации бяха несигурни, тъй като последните вече бяха отхвърлили първия план за рекапитализация на SAS. Тези притежатели на облигации доброволно са приели (т.е. без да са били задължени от временната рамка или от други правила) да понесат загуби от инвестицията си в резултат на преобразуването на облигациите в нови търговски хибридни облигации, докато това преобразуване е имало положителен ефект върху финансовото състояние на SAS и е позволило на Дания и Швеция да ограничат размера на държавната помощ, необходима за посрещане на нуждите на дружеството от ликвидност и собствен капитал.

(538) В следствие на това Комисията е на мнение, че изискването на забрана на незадължителните купонни плащания (платими по новите търговски хибридни облигации) вероятно би довело до възпиране на притежателите на облигации да участват в плановете за рекапитализация на SAS, което от своя страна би довело до увеличаване на държавната помощ, която трябва да бъде влята в капиталовата структура на дружеството. При тези обстоятелства запазването на посочената забрана би противоречало на целите на Договора, на целта на временната рамка и на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС, които, както беше отбелязано, изискват помощта да бъде ограничена до това, което е необходимо за постигане на преследваните с нея цели.

(539) Всъщност, тъй като замисълът на разглежданата мярка е бил да се намали във възможно най-голяма степен размерът на помощта, било е необходимо да се осигури за частните инвеститори получаването на плащания по новите търговски хибридни облигации, за да се гарантира тяхното значително участие. Това се е отнасяло в още по-голяма степен до свързаните с пандемията от COVID-19 извънредни обстоятелства, които неизбежно са довели до влошаване на инвестиционния климат в сектора на въздухоплаването. Следователно Дания и Швеция не биха могли да очакват значително участие на частни инвеститори, без да въведат стимули.

(540) Поради това Комисията счита, че в настоящия случай премахването на забраната върху незадължителните купонни плащания във връзка с новите търговски хибридни облигации — и по този начин дерогацията от изискването, посочено в точка 77 от временната рамка — е оправдано в контекста на извънредните обстоятелства по случая и специфичните характеристики на мярката.

6.3.5.2.6. Точка 78 от временната рамка

(541) В точка 78 от временната рамка се посочва, че „*докато поне 75 % от мерките за рекапитализация, свързани с COVID-19, не са били обратно изкупени, възнаграждението на всеки член на ръководството на бенефициера не трябва да надхвърля фиксираната част от неговото възнаграждение към 31 декември 2019 г. За лицата, които стават членове на ръководството към момента на рекапитализацията или след нея, приложимата граница е фиксираното възнаграждение на членовете на ръководството със същото ниво на отговорност към 31 декември 2019 г. Бонуси, други променливи или сравними елементи на възнаграждение не се изплащат при никакви обстоятелства.*“

(542) Комисията отбелязва, че мярката съдържа забраната, посочена в точка 78 от временната рамка (съображение 113).

(543) Следователно мярката е в съответствие с точка 78 от временната рамка.

6.3.5.3. Заключение относно спазването на условията, свързани с управлението и предотвратяването на ненужното нарушаване на конкуренцията

(544) С оглед на гореизложеното Комисията стига до заключението, че мярката отговаря на всички условия, посочени в раздел 3.11.6. от временната рамка относно условията за управление и предотвратяване на ненужното нарушаване на конкуренцията. Въпреки че мярката представлява дерогация от точка 77 от временната рамка, Комисията счита, че тази дерогация е оправдана в този конкретен случай поради причините, изложени в раздел 6.3.5.2.5.

6.3.6. *Стратегия за излизане на държавата от участието, произтичащо от рекапитализация, и задължения за докладване*

(545) Съгласно точка 79 от временната рамка *„бенефициери, различни от МСП, които са получили рекапитализация, свързана с COVID-19, надхвърляща 25 % от собствения капитал към момента на намесата, трябва да докажат, че разполагат с надеждна стратегия за излизане на държавата членка от участието, освен ако намесата на държавата не е намалена под равнището от 25 % от собствения капитал в срок от 12 месеца от датата на предоставяне на помощта“* ([255]). Съгласно точка 80 от временната рамка стратегията за излизане от капитала трябва да съдържа плана на бенефициера за продължаване на дейността му и използването на средствата, инвестирани от държавата, включително график за изплащане, и мерките, които бенефициерът и държавата ще предприемат, за да спазят графика за изплащане.

(546) SAS е голямо предприятие, което е щяло да получи рекапитализация от над 25 % по време на интервенцията. В съответствие с това Дания и Швеция представиха разработен от SAS бизнес план за изкупуване до финансовата 2025 г. на инструментите, предоставени от Дания и Швеция (съображение 125). Дания и Швеция поясниха, че за да изкупи обратно инструментите за държавна помощ ([256]), SAS възнамерява да използва както положителните свободни парични потоци на предприятието, така и постъпленията от емисии на капиталовия пазар (включително дълг и собствен капитал). Освен това Дания и Швеция поясниха и че възможно най-скоро и след финансовото стабилизиране на SAS ще обмислят като вероятна стратегия за излизане от капитала продажбата на частни трети страни, особено за записаните при рекапитализацията акции, свързани с COVID-19. Във всички случаи Дания и Швеция се ангажираха да получат и одобрят надеждна стратегия за излизане от капитала в срок от 12 месеца след предоставянето на помощта, освен ако намесата на държавите не бъде намалена под 25 % от собствения капитал до този срок (съображение 126).

(547) Поради това Комисията прави заключението, че условията, посочени в точки 79 и 80 от временната рамка, са удовлетворени.

(548) Освен това Дания и Швеция потвърдиха, че SAS ще докладва на Дания и Швеция за напредъка по изпълнението на графика за изплащане в съответствие с точка 82 от временната рамка (съображение 130). SAS, Дания и Швеция потвърдиха, че ще спазват задълженията за публикуване и докладване, посочени съответно в точки 83—84 от временната рамка (вж. съображение 130).

(549) Накрая, в съответствие с точка 85 от временната рамка Дания и Швеция се ангажираха да уведомят за план за преструктуриране, ако тяхната намеса в собствения капитал на бенефициера не е била намалена под 15 % ([257]) в рамките на шест години след предоставянето на мярката (вж. съображение 130). Следователно мярката е в съответствие с точка 85 от временната рамка.

(550) Комисията отбелязва, че Ryanair оспорва продължителността от шест години, определена в точка 85 от временната рамка (съображение 209). Авиокомпанията твърди, че подобно „хлабаво“ изискване не стимулира излизането на държавата от капитала и противоречи на принципа на пропорционалност и на точка 45 от временната рамка. Ryanair обаче не посочва каква трябва да е подходящата продължителност.

(551) Комисията отбелязва, че изискването за план за преструктуриране не е предназначено да действа като стимул за излизане на дадена държава членка от капитала, придобит чрез рекапитализацията, свързана с COVID-19. Временната рамка вече предвижда такива стимули в своя раздел 3.11.5 и едва след изтичането на този шестгодишен период ще стане ясно, че различните механизми за стимулиране не са довели до очакванията резултат и че съответно ще трябва да се изпрати уведомление за план за преструктуриране. Подобна продължителност е в пълно съответствие и с различните механизми, въведени с временната рамка с цел насърчаване и ускоряване на излизането на държавата от собствения капитал на съответния бенефициер, някои от които се разпростират през подобен период.

([255]) В съответствие с бележка под линия 66 от временната рамка хибридните инструменти, предоставени от държавата, следва да се считат за собствен капитал.

([256]) Финансирането с дългов капитал може да включва както обезпечени, така и необезпечени инструменти: i) необезпечени облигации, включително хибридни облигации, записи на заповед, търговски ценни книжа, както и синдикирани заеми, ii) обезпечени инструменти, като японски оперативен лизинг, финансиране на въздухоплавателни средства и потенциални инструменти за продажба и обратен лизинг. Решението относно инструмента за финансиране се взема от SAS въз основа, наред с другото, на следните фактори: привлекателност на условията/разходите за финансиране на съответния инструмент; размер на пазара и налични обеми за SAS; действителен кредитен рейтинг на SAS и очаквана рейтингова перспектива/миграция.

([257]) В съответствие с бележка под линия 66 от временната рамка хибридните инструменти, предоставени от държавата, следва да се считат за собствен капитал.

(552) Поради това не противоречи на принципа на пропорционалност изискването в точка 85 от временната рамка, че уведомление за план за преструктуриране трябва да се изпрати само ако след шест години датската и шведската намеса не е била намалена под 15 % от собствения капитал на SAS.

(553) Освен това аналогията със Съобщението относно банковия сектор е неуместна, тъй като, както е отбелязано в него, тази криза е причинена, поне отчасти, от прекомерните рискове, поети от някои финансови институции, за разлика от пандемията от COVID-19, която е здравна криза. Следователно не може да се изисква мерките, въведени от Комисията за преодоляване на последиците от кризата, свързана с COVID-19, да бъдат от същото естество като мерките, предприети в отговор на тази финансова криза.

(554) Освен това забележката на Ryanair, основана на точка 45 от временната рамка, трябва да бъде отхвърлена. В тази точка се изисква мерките за рекапитализация да подлежат на строги условия, за да се ограничат нарушенията на конкуренцията, като се обяснява, че тези условия се отнасят до влизането, възнаграждението и излизането на държавата от капитала на съответните предприятия, до разпоредби за управление и подходящи мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията. Това очевидно е препратка към условията, изложени в раздели 3.11.2—3.11.7 от временната рамка.

(555) Поради това Комисията прави заключението, че мярката е в съответствие с всички изисквания, предвидени в раздел 3.11.7 от временната рамка.

6.3.7. **Раздел 4 от временната рамка**

(556) Дания и Швеция потвърдиха, че ще спазват задълженията за докладване и наблюдение, съдържащи се в раздел 4 от временната рамка (съображения 129 и 130).

6.3.8. **Съвместимост на мярката с други разпоредби на правото на Съюза**

(557) В своите мнения Ryanair твърди, че мярката нарушава няколко разпоредби на ДФЕС, и по-специално членове 18, 49 и 56 от него, както и член 15 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 (съображение 166). Дружеството посочва и нарушение на общия принцип на правото на Съюза за недискриминация (съображение 167).

(558) В това отношение Ryanair правилно припомня, че не може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар държавна помощ, която сама по себе си или поради някои свои условия противоречи на разпоредби или общи принципи на правото на Съюза ([258]).

(559) Що се отнася обаче до твърдението на дружеството, че мярката нарушава член 18 от ДФЕС, Комисията отбелязва, че тази разпоредба гласи в първия си параграф, че „*в обхвата на приложение на Договорите и без да се засягат специалните разпоредби, съдържащи се в него, се забранява всякаква дискриминация на основание гражданство*“. Действително замисълът на член 18 от ДФЕС е да се прилага самостоятелно само в случаи, уредени от правото на Съюза, за които ДФЕС не предвижда специални разпоредби за недопускане на дискриминацията. В член 107, параграфи 2 и 3 от ДФЕС се предвиждат дерогации от принципа, посочен в член 107, параграф 1 от ДФЕС, че държавната помощ е несъвместима с вътрешния пазар, и по този начин се допускат разлики в третирането между предприятията, при условие че се изпълнят изискванията, предвидени в тези дерогации. Според Съда тези дерогации трябва да се разглеждат като „специални разпоредби“, предвидени в Договорите, по смисъла на член 18, първа алинея от ДФЕС ([259]).

([258]) Решения от 31 януари 2023 г., *Комисия/Braesch и др.*, C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, точка 96, и от 28 септември 2023 г., *Ryanair/Комисия*, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, точка 109.

([259]) Решение от 28 септември 2023 г., *Ryanair/Комисия*, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, точка 111.

(560) От това следва, че в настоящия случай е необходимо само да се провери дали различното третиране, предизвикано от мярката, е разрешено съгласно член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС. Поради това Комисията извърши оценка дали мярката е в съответствие с член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС, така, както се тълкува във временната рамка. Комисията стигна до заключението, че мярката е в съответствие с тези изисквания, т.е. че е предоставена за призната в тези разпоредби цел и е в рамките на необходимото и пропорционалното за постигането на тази цел ([260]). Поради това не е необходимо да се прави допълнителна оценка на евентуално нарушение на член 18 от ДФЕС. Във всеки случай Ryanair не излага подробно причините, поради които член 18 от ДФЕС би бил нарушен в настоящия случай.

(561) Що се отнася до членове 49 и 56 от ДФЕС и член 15 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, тези разпоредби защитават съответно свободното предоставяне на услуги в рамките на вътрешния пазар и свободното предоставяне на услуги за въздушен транспорт в рамките на вътрешния пазар. Комисията отбелязва, че в съответствие с член 58 от ДФЕС член 56 от ДФЕС не се прилага за транспортния сектор; следователно мярката не може да нарушава тази разпоредба. Що се отнася до член 15 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, Ryanair твърди, че като са запазили мярката само в полза на SAS в ущърб на всички авиокомпании, които са били еднакво засегнати от пандемията от COVID-19, Дания и Швеция са възпрепятствали свободното предоставяне на услуги, както и свободата на установяване на тези авиокомпании, включително на Ryanair (съображение 170). По същество авиокомпанията твърди, че изборът на бенефициера ограничава свободата му да предоставя услуги и свободата му на установяване.

(562) Комисията отбелязва в тази връзка, че съгласно съдебната практика ограничителните последици от дадена мярка за помощ върху свободното предоставяне на услуги или свободата на установяване не представляват забранено от Договора ограничение, тъй като могат да бъдат присъщи на самото естество на държавната помощ, като например нейния избирателен характер ([261]).

(563) Съгласно същата съдебна практика, когато условията на дадена мярка за помощ са до такава степен неразривно свързани с предмета на помощта, че не би било възможно те да се преценяват поотделно, въздействието им върху съвместимостта или несъвместимостта на помощта в нейната цялост с вътрешния пазар непременно трябва да се преценява чрез процедурата, предвидена в член 108 от ДФЕС ([262]).

(564) В това отношение Съдът постановява, че при тези обстоятелства въздействието от избора на дадено предприятие като бенефициер на мярка за вътрешния пазар не би могло да се преценява отделно от въздействието от съвместимостта на тази мярка за помощ в нейната цялост с вътрешния пазар посредством процедурата, предвидена в член 108 от ДФЕС. От мненията на Ryanair става ясно, че дружеството споделя това мнение, тъй като твърди, че Комисията трябва да забрани мярката в рамките на процедурата, предвидена в член 108, параграф 3 от ДФЕС, но с мотива, че тя нарушава член 15 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 и член 49 от ДФЕС.

(565) Въпреки това, както е посочено в съдебната практика в съображение 563, ограничителните последици, които дадена държавна помощ може да има върху свободното предоставяне на услуги или върху свободата на установяване, не представляват забранено от Договора ограничение, тъй като могат да бъдат присъщи на самото естество на държавната помощ, като например нейния избирателен характер. В този случай Комисията не посочва нито един елемент, който да показва, че мярката, и по-конкретно изборът на SAS като единствен бенефициер на мярката, е довел до ограничителни последици, надхвърлящи тези, които са присъщи на държавната помощ, предоставена в съответствие с изискванията, определени в член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС. Заинтересованите страни също не са представили такива доказателства.

([260]) Що се отнася до възможното нарушение на общия принцип на недискриминация, Комисията счита, че дори да се приеме, че SAS и другите авиокомпании са в съпоставимо положение с оглед на целта на мярката, подобна разлика в третирането във всички случаи би била оправдана, като се има предвид, че мярката е необходима за постигане на целта, посочена в съображение 17, както е показано в раздел 6.3.1 (и по-конкретно наличието на общ интерес за намеса в полза на SAS конкретно поради причините, посочени в раздел 6.3.1.2), и е пропорционална на тази цел, както е показано в раздел 6.3.3 (пропорционалност на помощта), 6.3.4 (възнаграждение и излизане на държавата от капитала), 6.3.5 (условия за управление и предотвратяване на ненужното нарушаване на конкуренцията) и 6.3.6 (стратегия за излизане на държавата от капитала), тъй като не надхвърля необходимото за постигане на преследваната с нея цел.

([261]) Решение от 28 септември 2023 г., *Ryanair/Комисия*, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, т. 132.

([262]) Решение от 28 септември 2023 г., *Ryanair/Комисия*, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, точка 133. Вж. също в този смисъл решения от 22 март 1977 г., *Iannelli & Volpi*, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, точка 14, и решение от 31 януари 2023 г., *Комисия/Braesch и др.*, C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, точка 97.

(566) Следователно мярката не нарушава член 49 от ДФЕС и член 15 от Регламент (ЕО) № 1008/2008.

(567) От това следва, че с оглед на гореизложеното мярката не противоречи на нито една от разпоредбите на правото на Съюза, посочени от Ryanair в неговите забележки.

7. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(568) Комисията счита, че Швеция и Дания неправомерно са привели в действие мярката в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС. Въпреки това Комисията счита, че мярката е съвместима с член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС, при условие че Дания и Швеция приложат механизма, описан в съображение 148, в съответствие с точки 61 и 62 от временната рамка, в срок от два месеца от уведомяването на тези държави членки за настоящото решение.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Помощта, която Кралство Дания и Кралство Швеция са предоставили и привели в действие в полза на Scandinavian Airlines System AB, възлизаща на 9,54 милиарда шведски крони, е съвместима с вътрешния пазар при спазване на условията, посочени в член 2.

Член 2

Съвместимостта на помощта, посочена в член 1, зависи от това дали Кралство Дания и Кралство Швеция ще поискат от Scandinavian Airlines System AB, с цел изпълнение на условията по точки 61 и 62 от временната рамка, издаването на допълнителни капиталови ценни книжа в полза на Кралство Дания и Кралство Швеция, с които да се увеличи възнаграждението на тези държави членки по акциите, свързани с COVID-19, които те съответно са придобили с помощта, посочена в член 1, чрез записване на нови обикновени акции на Scandinavian Airlines System AB.

Емитирането на инструментите, посочени в първия параграф, ще се осъществи след четири години (ако Кралство Дания и/или Кралство Швеция не са продали поне 40 % от придобитите от тях акции, свързани с COVID-19) и след шест години (ако Кралство Дания и/или Кралство Швеция не са продали изцяло своите акции, свързани с COVID-19) от датата на предоставяне на помощта, посочена в член 1.

За да издаде инструментите, посочени в първия параграф, Scandinavian Airlines System AB i) ще измени условията на държавните хибридни облигации, издадени от това предприятие на Кралство Дания и Кралство Швеция, за да увеличи сумата, платима по тях; или ii) ще емитира нов инструмент в полза на Кралство Дания и Кралство Швеция при същите условия като хибридните държавни облигации, емитирани от това предприятие в полза на Кралство Дания и Кралство Швеция.

Увеличението на възнаграждението, предвидено в инструментите, посочени в първия параграф, ще съответства на увеличение от 10 % от сумата, получена при умножаването на броя на акциите на Scandinavian Airlines System AB, притежавани съответно от Кралство Дания и Кралство Швеция, които все още не са продадени преди датите, посочени в параграф 2, и които надвишават броя на акциите, притежавани от тези държави членки в това предприятие преди предоставянето на помощта, посочена в първия параграф, по по-високата от следните стойности: i) 1,16 SEK или ii) обемно претеглената средна цена, платена за акциите на Scandinavian Airlines System AB на Nasdaq Stockholm за период от 20 дни за търговия, непосредствено предхождащ петия ден за търговия преди задействането на увеличението в момента, посочен в параграф 2. Допълнителната главница, произтичаща от това изчисление, ще бъде коригирана, за да се отчетат очакваните бъдещи парични потоци, свързани с тази допълнителна номинална сума на капиталови ценни книжа, дисконтирана с подходящ пазарен процент, отразяващ техните срокове и условия и риска на емитента към момента, посочен в параграф 2.

Член 3

Кралство Дания и Кралство Швеция информират Комисията в срок от два месеца от уведомяването за настоящото решение за мерките, предприети за изпълнение на условията, посочени в член 2.

Член 4

Адресати на настоящото решение са Кралство Дания и Кралство Швеция.

Съставено в Брюксел на 29 ноември 2023 година.

За Комисията
Didier REYNDERS
Член на Комисията